Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 485 de 2016

COOPERATIVISTAS DE RAINCOOP

DIRECTIVA DE RAINCOOP

VECINOS DE BOCA DE CUFRÉ

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 20 de abril de 2016

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Omar Lafluf.
MIEMBROS:	Señores Representantes Felipe Carballo, Oscar De los Santos, Juan José Olaizola y Adrián Peña.
ASISTE:	Señor Representante Carlos Reutor.
INVITADOS:	Cooperativistas de RAINCOOP, señores Marcelo Fernández, Daniel Barboni, Ronald Rodríguez, Pascualina Santoro, Sonia Peña, Fernando Galeazzi, Víctor Santos, Lucía Cibelli, Enrique Dalmaso y Jorge Aguirre. Directiva de RAINCOOP, señores Adrián Laín, Tesorero; Rafael Pascale, Secretario; Edgardo Pereira, Javier Peña, Jorge Aguirre y Enrique Dalmaso. Vecinos de Bocas de Cufré, señores Sergio González, Patricio Iglesias, Carlos Belsterli, Eduardo Porley, Carlos Alonso, Capitán de Navío y doctor Sebastián Domínguez.
SECRETARIA:	Señora Señora Doris Muñiz.
PROSECRETARIA:	Señora Viviana Calcagno.

SEÑOR PRESIDENTE (Omar Lafluf Hebeich).- >Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene mucho gusto en recibir a la delegación de cooperativistas de Raincoop integrada por las señoras Pascualina Santoro, Sonia Peña y Lucía Cibelli y los

señores Marcelo Fernández, Daniel Barboni, Ronald Rodríguez, Fernando Galeazzi, Víctor Santos, Enrique Dalmaso y Jorge Aguirre.

Esta Comisión recibió una nota de parte de los socios cooperativistas de la empresa de transporte Raincoop en la que se le solicitaba una audiencia en forma grave y urgente con motivo de la crisis social y económica de público conocimiento que atraviesan seiscientas familias cooperativistas y sesenta empleados. Allí se establecía también vuestro interés de que el Gobierno los escuchara y participara de la problemática que atraviesan, que ya está en su fase final.

SEÑORA PEÑA (Sonia).- Soy socia cooperativista y me desempeño como guarda.

Estamos aquí representando a las seiscientas familias que están en esta disyuntiva: quinientos cuarenta son socios y sesenta son empleados. Desde hace ya muchos años venimos con un problema estructural socioeconómico, que fuimos solventando a medida que íbamos viendo la problemática diaria. Nosotros nos dirigimos a nosotros mismos, y quizás ese haya sido uno de nuestros errores. Una empresa con tanta gente tiene que estar bien estructurada y ser llevada adelante por profesionales; por más buena voluntad que tengamos, quizás no seamos los mejores para administrarnos.

A pesar de todo esto llegamos a un día clave en la historia, un 15 de diciembre, en que recibimos en forma telefónica la notificación del Banco de la República de que nuestras cuentas habían sido cortadas así como nuestro capital de sobregiro. No entendemos por qué sucedió eso ya que nuestras cuentas con el BROU estaban al día y nuestro patrimonio estaba en garantía por ellas. Teníamos esas cuentas debido a los leasing que estamos pagando por los coches. Ese capital de sobregiro era nuestro oxígeno y lo que pagaba nuestros salarios. Se pagaba mes a mes; nunca se dejó de pagar.

Un 15 de diciembre, una fecha tan especial, en la que ya estábamos preparando las fiestas, cuando se venía un mes sabático como enero y cuando necesitábamos percibir los aguinaldos, decidimos preguntar qué teníamos que hacer, cómo se resolvía esto. Salió la propuesta de fusionarnos, de ser absorbidos por otras empresas cooperativas, que no están pasando por una situación tan extrema como la nuestra, pero que no están bien; sabemos que el sistema cooperativo de transporte está pasando por un momento de declive.

Así encontramos una figura externa que viene acompañada de un grupo de profesionales, la señora Lourdes Carbajal -aquí están presentes dos representantes de ese grupo, los señores Enrique Dalmaso y Jorge Aguirre-, que tomó posesión a partir del 20 de diciembre, después de una gran asamblea extraordinaria, sin saber si al otro día salíamos o no a la calle.

Por gran mayoría decidimos apostar a que podíamos seguir rodando si estábamos bien gestionados, cosa que nos venían pidiendo. ¿Qué pasó a partir de ese 20 de diciembre? Al otro día salimos a trabajar con la mejor de las voluntades porque desde hace mucho tiempo sabemos que nuestra empresa es rentable y viable. No hay un contador que haya pasado por nuestra empresa -habíamos contratado uno hacía cuatro años para que nos pusiera en orden la casa- que nos haya dicho que la empresa no fuera rentable o viable; tenemos muy buenas líneas, que recaudan muy bien. Lo que ocurrió es que estuvimos muy mal administrados.

El 20 de diciembre comunicamos a las autoridades del BROU que, tal como querían, íbamos a tener un cambio de gestión y que estábamos dispuestos a todo tipo de cambio, pero que necesitábamos el respiro de un sobregiro de por lo menos $ 13.000.000. No estábamos hablando de un préstamo ni de una cifra en dólares; hablábamos de $ 13.000.000 que se venían pagando. La respuesta fue no. Hasta ahora seguimos preguntando el por qué. No hay un por qué. No sabemos por qué. A pesar de eso y de todos, seguimos en la calle.

Rodamos para poder pagar todo lo que tenemos que pagar. Tuvimos que refinanciar con el BPS, con la Dirección General Impositiva y con Ducsa. Sabíamos que los meses de marzo y de abril serían muy duros porque teníamos que pagar eso. Se está pagando con el trabajo diario, con la recaudación diaria, pero dejando de lado el salario de los trabajadores, que tiene tres meses de atraso. Obviamente, no cobramos el aguinaldo. Ya estamos en una situación caótica porque muchos compañeros tienen que buscar una alternativa para atender sus gastos diarios; no se puede vivir sin dinero en la casa. Muchas familias tienen varios integrantes trabajando en Raincoop. Todos dependemos de esto.

La prioridad es que entiendan que queremos seguir siendo Raincoop por Raincoop. Creemos que una absorción, que anda por ahí en la vuelta, aunque no es nada seguro, sería como repartir el hambre. Dentro de unos meses, la cooperativa que nos haya absorbido tendrá nuestro problema y se volverá a repetir la historia.

Podemos demostrar que somos viables y rentables, pero no lo podemos hacer sin un desahogo económico. Necesitamos el apoyo del Banco de la República, que es el banco país, que tiene nuestras propiedades como garantía y al que siempre apostamos. No entendemos qué fue lo que pasó.

La parte contable no la puedo explicar, pero estamos abiertos a las preguntas que nos quieran plantear. Como socios teníamos que salir a hablar, a preguntar qué es lo que está pasando. Han salido muchos actores a hablar, sin ser socios y sin trabajar en la cooperativa. Hay muchas cosas que no entendemos.

Somos seiscientas familias que necesitan ayuda; no regalos, ayuda. Estamos dispuestos a cualquier tipo de cambio y de gestión que nos ayude a seguir siendo Raincoop.

SEÑOR FERNÁNDEZ (Marcelo).- Quiero aclarar lo que les planteamos en la carpeta que les entregamos.

En la primera hoja figura la nota que recibe Raincoop del Banco de la República, con fecha 22 de enero, por la que se nos notifica el cierre de determinadas cuentas, sin un argumento técnico. Asimismo, abajo se establece algo totalmente absurdo: más allá de cerrar el crédito en las cuentas, el sobregiro y lo que teníamos hasta el momento, teníamos que seguir donando tres jornales, que es una de las exigencias que durante muchos años el Banco de la República nos puso sobre la mesa al momento de hacer el pedido anual de los créditos que íbamos a utilizar. En este caso nos cierra las cuentas y nos pide que sigamos donando. Esto es otra cosa que no entendemos.

A su vez, la comunicación del cierre de las cuentas se hace el 15 de diciembre en forma telefónica, pero la nota es de fecha 22 de diciembre, dos días después que una asamblea extraordinaria decide que Raincoop seguiría por sí misma. Tampoco lo entendemos.

En la carpeta que les entregamos también figura el proyecto estructural que elaboramos con el equipo técnico, en este caso, con el ingeniero Jorge Aguirre. Es un organigrama, es una manera de funcionamiento que hasta ahora estaba en el proceso cotidiano pero que nunca estuvo plasmado en papel. Por ser un sistema cooperativo -no sé si en todas las cooperativas sucederá lo mismo-, somos todos socios y nuestras partes valen lo mismo. Por eso es muy difícil hacer valer el mando, el orden o la disciplina. Con este proyecto, con este sistema, al estar plasmado en papel, creemos que lo podremos llevar adelante. En el proyecto -que es largo, son unas diez o doce páginas- se estructura la empresa para su funcionamiento, apostando a lo que toda la vida nos pidieron el Banco de la República y la Intendencia: que logremos ordenar la casa para que funcione. Nunca una entidad dijo que Raincoop no era rentable; al contrario. Así como nosotros estamos convencidos de que es rentable y viable, lo estaban también las entidades que durante años apostaron por nosotros.

Desde agosto o setiembre, a través de una asamblea de socios, donamos tres jornales de salario para capitalizar a la empresa. Es más: se acercaba el balancete correspondiente a esa fecha, y ya se empataba. Apostábamos a dar vuelta el balance de marzo con esos tres jornales. Sin embargo, no llegamos a marzo; en diciembre nos cerraron las cuentas y nos pusieron en un brete. Al no tener sobregiro, no teníamos cobertura para todas aquellas cuotas o créditos hacia adelante. Eso nos generó un pasivo de aproximadamente $ 20.000.000 que, al día de hoy, sin asistencia crediticia de ninguna índole, está casi todo refinanciado. Ya sea combustible, proveedores, acreedores, está casi todo financiado, sin tener un solo peso de sobregiro ni asistencia de ningún tipo; solo con lo que diariamente Raincoop recauda, que no sé si es mucho o poco, logramos ponernos al día.

También es real que esto ha generado un atraso en los salarios de los socios cooperativistas. Afrontamos primero las cuentas, las responsabilidades con los organismos -como siempre hizo Raincoop, porque no es de ahora- y luego el salario. No es la primera vez en la historia de Raincoop que se donan jornales ni que se trabaja gratis, siempre con el mismo afán: sacar a Raincoop adelante.

En este caso es igual. Estamos aquí porque encontramos lo que tantas veces buscamos: un equipo técnico que ordene la casa para que podamos seguir adelante.

Evidentemente, nosotros -que somos guardas, choferes o conductores- cobradores-, más allá de la voluntad o de la experiencia que tengamos, no podemos solos; necesitamos el apoyo no solo de las entidades estatales sino también de profesionales que nos guíen en el camino. Ninguno de los que estamos acá, que representamos a conductores, guardas o inspectores -es mi caso-, tenemos estudios de contador o de ninguna otra índole más allá de secundaria o algo más. Lo cierto es que no tenemos la capacidad para dirigir una empresa. Por eso, dependemos de terceros.

No es la primera vez que se actúa de esta forma. En los años noventa existió la figura del interventor, propuesta por el Estado. En aquel momento, Raicoop fue una de las tantas empresas que tuvo esa figura, y que logró salir adelante gracias a ella. No sabemos si esa es la solución en este momento. Venimos acá a pedirles una mano: a pedirles que ustedes, que son gobierno -aunque no sabemos qué alcance tienen-, nos ayuden. Nosotros tenemos a nuestra espalda seiscientas familias y un montón de usuarios que diariamente suben al ómnibus, nos dan su apoyo y nos piden que no bajemos los brazos. Les voy a contar una anécdota: en diciembre, la gente subía al ómnibus y nos pagaba más de un boleto, simplemente, para ayudarnos.

Hoy, Raincoop se encuentra en la misma circunstancia que antes. Logramos sobrevivir, logramos rodar, pero se nos han deteriorado los coches y se nos ha desmoralizado la gente. La realidad es que sin una asistencia crediticia o sin un cambio drástico, no hemos logrado estabilizarla. Lo que en muchos años se hizo mal, en tres meses es imposible solucionarlo. Sí hemos logrado generar un proyecto, que es el que les hemos entregado. Se trata de un proyecto de viabilidad económica a corto plazo

Concretamente, estamos buscando una salida para las seiscientas familias que tenemos detrás.

SEÑOR DALMASO (Enrique).- Formo parte del equipo técnico. Aclaro que no hablo en nombre de los trabajadores. Me voy a referir a lo que he visto en este poco tiempo.

En este caso, no se pide lo mismo que han solicitado empresas como Pluna, Fripur, Alas Uruguay o Ancap, es decir, condonar la deuda; se pide una asistencia financiera que se puede pagar. Por ejemplo, si se le prestaran US$ 2.000.000 -aclaro que no necesita esa cantidad de dinero- a pagar en cuarenta y ocho cuotas, podría pagar una cuota con la recaudación de un día de trabajo.

Aquí falta estructuración, un organigrama de trabajo y una persona con la autoridad moral suficiente como para decir: “Te estoy pagando un jornal”. El socio pone, regala y ya no sabe qué más dar; el empleado no tiene la misma obligación. Entonces, la situación es muy difícil.

Reitero que no están acá pidiendo regalos.

Aclaro que los proveedores están alineados con nuestra propuesta; han entendido la situación y han colaborado. Se logran mejores precios y apoyos de todo tipo, pero se necesita algo fundamental: la apertura del Banco de la República.

SEÑOR AGUIRRE (Jorge).- No soy socio de la cooperativa. Integro el equipo técnico que comenzó a trabajar en Raincoop el 20 de diciembre, cuando la señora Lourdes Carbajal hizo una propuesta a la asamblea que fue aceptada por los socios.

Voy a hacer un relato cronológico de la situación.

La cooperativa estaba trabajando con dificultades. Existe una problemática de fondo que tiene que ver con la parte estructural y con el funcionamiento orgánico: no hay una estructura empresarial, un organigrama definido, tareas claras, autoridades ni obligaciones. Esto es común a todas las cooperativas ya que los consejos directivos toman el mando por estatuto y tratan de llevar adelante la gestión. En general, cada integrante del consejo se reparte una sección de la cooperativa. Además, debe existir cierta integración. Eso puede generar problemas de gestión.

En ese punto se diferencia la propuesta que hemos presentado, que fue aprobada por el consejo y por los socios, y que está esperando el aval de la asamblea que se realizará el próximo domingo. Allí se establece una unidad de mando independiente del grupo político -por llamarlo de alguna manera- de la cooperativa, que es el consejo directivo. Esa unidad de mando tiene una estructuración. Se determina que las tareas serán desempeñadas por personas idóneas y sin condicionamientos políticos internos; esto es algo que pesa mucho dentro de las cooperativas.

Eso permitiría trabajar en forma ordenada y empezar a planificar, lo que tampoco se hace en estas cooperativas; al menos en Raincoop era así. En general, no se trabaja por objetivos, con una planificación y coordinación entre cada sección.

Es decir que en ese momento se evidenció un problema estructural de fondo. Ahora, existe un problema coyuntural, que es el que ha tomado mayor predominio y relevancia: el financiero. Es cierto que hay un problema de fondo, pero si no ingresa capital de giro, todo se tira por la borda. Y si ingresa capital de giro y no se soluciona el problema de fondo, terminamos en lo mismo. Acá está planteada una solución para el problema de fondo. Faltaría solucionar todo lo que tiene que ver con el plan de negocios y el flujo financiero.

Esa es la forma en que se venía trabajando. La parte financiera pesaba desde antes de diciembre; por eso se difirió el pago de cheques, de salarios y del aguinaldo de junio.

Como dijo el socio, nos enteramos en forma telefónica que cayó el sobregiro. Como verán, la resolución tiene fecha 22 de diciembre. El 20 de diciembre se realizó la asamblea. En ese momento, nadie sabía qué iba a pasar con Raincoop. Sobre la mesa había una solución, que le han llamado fusión, pero es correcto el término que utilizan ellos: absorción. Digo esto porque en la propuesta de la Intendencia, Raincoop perdía su identidad y se distribuían los puestos de trabajo entre las demás cooperativas.

La otra alternativa fue la propuesta de Lourdes Carbajal. Fue una alternativa muy voluntariosa, que si bien no pudo profundizarse adecuadamente, tuvo un fundamento cierto. Consistía en la generación de un fideicomiso de US$ 1.500.000, con inversores que estarían disponibles.

Antes de seguir adelante, voy a hacer un comentario; creo que este ámbito es bastante adecuado para hacerlo. Quizá el Banco de la República haya tenido un fundamento técnico para tomar esta resolución, de la cual no conocemos los fundamentos ni el informe técnico. Indudablemente, la decisión es política, porque las consecuencias de esa decisión eran obvias -no sucedieron porque Raincoop tomó otro camino-: tirar abajo Raincoop. En diciembre, previo al pago de aguinaldos, con enero que se venía con baja recaudación -las líneas de esta cooperativa básicamente son comerciales; además, tienen directa competencia con las de Cutcsa-, era el mejor momento para tirar abajo Raincoop. Sin previo aviso, se tomó esta decisión. Es cierto que hubo avisos previos de que había que tomar medidas, pero les podían haber dicho: "Dentro de noventa días vamos a cerrar la cuenta". Eso no pasó; fue algo súbito. Todos los meses el sobregiro se ponía a cero -esa es la condición- y se volvía a empezar. Había una planificación muy racional de cumplimiento de todos los haberes, dejando un poco atrás los salarios para considerar el sobregiro. Cuando en diciembre eso se cortó un día para el otro en diciembre, pasó a ser tierra de nadie; era una hecatombe.

Entonces, en diciembre se comenzó a llevar adelante esta opción. Se tomaron decisiones de emergencia. Se decidió comenzar a trabajar con la recaudación del día. Se analizó con qué cuentas se podía trabajar; se eligió una cuenta corriente que había en el Banco Itaú. Así, se empezó a mirar hacia adelante; comenzaron a pararse para empezar a caminar.

Pensaron que en enero podían tener resuelta la situación. Se pensaron muchas cosas y, a algunas, la realidad las fue tirando abajo. Por eso todavía estamos con esta problemática.

En aquel momento se planteó un fideicomiso de garantía. Raincoop tiene dos propiedades de valor: un terreno en la Unión donde tiene los talleres y demás, y una casona en 8 de Octubre y Bulevar Batlle y Ordóñez.

El concepto que se utiliza es el siguiente: el fideicomiso toma esas dos propiedades en garantía y hasta ese monto hay inversores que aportan y cobran un interés mensual. No es un fideicomiso financiero; en consecuencia, es mucho más rápido. El interés planteado era del 1% mensual en dólares; es decir que era una inversión atractiva. Había que tener confianza, porque no había garantías de esa rentabilidad; sí había

garantías de la inversión. Sin embargo -acá empieza la cadena de voluntades-, se consiguieron inversores, que están esperando para saber qué pasa con la asamblea. Muchos inversores son proveedores con los que Raincoop tiene deuda. Esos proveedores dijeron: "Conozco a Raincoop. Cambien su funcionamiento. Yo les doy plata para que sigan adelante y puedan pagarme el fideicomiso y, además, la deuda. Es decir que invierto para poder cobrar porque, si cierra, no voy a poder hacerlo".

Es decir que hay confianza por parte de los proveedores. A todos los proveedores se los llamó y se les comunicó la situación. Todos entendieron, menos uno. Ese proveedor nos dijo que entendía, pero después nos enteramos de que estaba ganando tiempo para presentar un embargo, que al final hizo efectivo. Ese es el único embargo importante de proveedores que tiene Raincoop, por US$ 80.000. El 2 de febrero cae el aviso de embargo. Además, hay que tener en cuenta que en enero había feria judicial. Raincoop no hizo presentación de concurso, pero no tenía mucho justificativo hacerlo porque en diciembre estaba al día con el Banco. En ese momento empezaron a caer cheques; entonces, hubo que empezar a trabajar.

El BPS para Raincoop y para cualquier empresa es esencial, porque todo el sistema de transporte vive en base a los subsidios que le están dando, ya sea de los boletos o del transporte de gasoil. Si esos subsidios del BPS caen, no hay certificados y no se pueden cobrar.

A nuestro modo de ver, la empresa es rentable y viable. Pero, hay que tener en cuenta que el negocio del transporte es viable en base a los subsidios; si estos caen, no aguanta nadie. Y aun con subsidios está complicada la situación. Además, tenemos entendido que se están dificultando los subsidios porque el gasoil se está vendiendo menos y la recaudación es diferente. Es toda una problemática.

El negocio hay que hacerlo rentable y, para ello, la empresa tiene que adecuarse a la situación.

El BPS es esencial; tiene que existir. Se renegoció el BPS de noviembre que vence en diciembre y el BPS de diciembre que vence en enero. Para los aportes patronales, se estipulan cuotas bastante extensas, no así para los personales, para los que hubo que chequear en marzo y abril. El viernes pasado se canceló el último cheque de esos aportes al BPS. Pasado mañana, viernes, vence el BPS de marzo, que se estaría pagando en abril. Se están haciendo tratativas para cubrirlo, pero si se paga estaríamos con los BPS al día. Se les dijo a los socios que marzo y abril serían meses difíciles.

También se renegoció con la Caja Nacional y el IRPF. El BPS significó más de US$ 4.000.000 de intereses, pero se logró la renegociación.

Las propiedades las tiene el Banco de la República como garantía hipotecaria, entonces, para liberarlas había que pedírselo a la institución y considerar en qué condiciones y por qué montos. Pasó enero, y a fines de febrero, el Banco responde que esas propiedades se podrían liberar pagando US$ 1.100.000, entregando un plan de negocios y diciéndonos dónde poner esa plata. O sea, pasó enero y febrero sin poder avanzar nada con respecto al fideicomiso. La empresa seguía trabajando con la recaudación. Quizás, algún empleado pensó que el problema había pasado, pero seguía siendo el mismo. Lo que sucede es que sabíamos cómo hacer equilibrio y nos manteníamos parados, pero estaba complicado para empezar a caminar. Entonces, al estar las propiedades en poder del Banco de la República, ese fideicomiso -lo menciono porque se habló mucho de esto- no era la salvación, porque esos US$ 1.100.000 que entraran al fideicomiso iban directamente al Banco. Eso no generaba plata fresca, sino eventualmente una mejora en la cuota mensual que se paga al Banco, que descontando los intereses podría llegar a quedar en unos US$ 50.000 ó US$ 60.000 disponibles por mes. Esto es una ayuda, pero no una solución.

Nos empezamos a dar cuenta de que la visión que había era difícil de llevar a cabo, y que se iban cerrando las alternativas. También necesitamos que entre plata fresca porque la situación de los socios es sumamente crítica.

Consideramos que el Banco República es una alternativa viable para tener rápidamente algún fondo fresco. También se evaluó la alternativa, dentro de los pagos que tiene la cooperativa y todo el sistema de transporte, del fideicomiso urbano y del suburbano, que se hicieron oportunamente para ayudar a la cancelación de pasivos de las empresas. La realización de esos fideicomisos generó una solución para todo el sistema de transporte por tres o cuatro años. El fideicomiso urbano que es 3%, podría llegar a ser 5%; o sea que podría hacerse un nuevo fideicomiso por 2%, que significaría aproximadamente US$ 2.000.000 para la participación del mercado de Raincoop. Esa cifra para nosotros es mucha plata, pero para los sistemas financiero y

empresarial no es nada. Para nosotros, ese dinero es más que lo que necesitamos para solucionar la situación de seiscientas familias que están trabajando en un servicio público. Pero, no entendemos cómo funciona la cosa.

Ese fideicomiso urbano precisa el llamado de la Intendencia -con la que ya hemos hablado- a las empresas para que se expresen si están a favor o no. Entonces, con las que están a favor, habrá que definir los montos para liberar y hacer la solicitud de deuda -el estudio Ferrere se encarga de hacerlo-, que va al Banco Central, se califica, se hace la generación de deuda y esa plata ingresa.

Estas son las alternativas que se han estado manejando hasta ahora. Mientras tanto, se ha renegociado con los proveedores que han estado dispuestos a ayudar en esta situación y han manifestado su confianza. Hay proveedores que han manifestado tanta confianza que ponen más plata. Inclusive, algunos socios están yendo a trabajar todos los días sin cobrar. Es increíble que suceda esto. La cooperativa tiene socios que tiran para atrás, algunos que son indiferentes y otros que tiran para adelante. Se puede apreciar en las asambleas que los que tiran para adelante son la mayoría; es decir, de seiscientos, cuatrocientos tiran para adelante. Y hay otros que hacen mucho ruido. Es entendible que cada cual defienda su posición, su interés, porque la situación es crítica. Nos parece que falta apoyo para lo que efectivamente puede resultar en un beneficio de caja directo.

Como dijimos, los proveedores y las deudas públicas se han ido renegociando, y ahora estamos llegando a un momento en el que se podría empezar a salir luego de haber pagado todo eso. Estamos en este cruce de caminos para poder seguir adelante.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Hemos escuchado atentamente la exposición de la delegación de cooperativistas de Raincoop y del equipo que la administra, y quiero decir lo siguiente. La situación que ustedes plantean la hemos venido siguiendo desde hace varios meses, desde que se hizo pública la acentuación de la crisis que vienen teniendo desde hace años, y que consideramos que se enmarca en una mucho más general que la del año pasado, cuando esta Comisión convocó al señor ministro Rossi para hablar, especialmente, de la situación general del transporte colectivo de pasajeros en Montevideo. Concretamente, le planteamos la situación de crisis global que tiene el sistema y la necesidad de una revisión de este, porque no queremos que las empresas vayan cayendo de a una, como un dominó. Consideramos que las empresas que dan trabajo a cientos de familias, como es el caso de Raincoop y, además, brindan distintos tipos de servicios, absolutamente necesarios, deben mantenerse.

A esta situación se agrega que estamos en un año particularmente difícil para nuestro país, en el que el tema laboral aparece en las encuestas como la segunda preocupación de la gente después de la inseguridad. El que no tiene trabajo está doblemente preocupado, pero el que tiene trabajo también lo está porque no quiere perderlo. Nosotros que somos representantes de la gente no podemos estar ajenos a esa realidad.

La situación de la empresa Raincoop ha sido muy bien descrita, con sumo detalle, tanto por los cooperativistas como por el orador que hizo uso de la palabra precedentemente. Nosotros consideramos que es una empresa viable, pero que ha tenido problemas. Los cooperativistas reconocen claramente los problemas de gestión que han tenido en los últimos años y se atribuyen la responsabilidad de una gestión antigua, que no se adaptó a las necesidades de los tiempos modernos; es decir, no niegan el problema que han tenido, lo asumen y se lo ponen al hombro.

Pero visto y considerando las dificultades que tenían, nosotros entendemos que la decisión que toma el Banco de la República a fines de diciembre es sumamente perjudicial, porque dejar a una empresa sin capital de giro de un día para otro es casi una sentencia de muerte, y más una que atraviesa dificultades económicas y financieras.

Cuando la empresa toma conocimiento de la decisión del Banco de la República, en vez de bajar los brazos, rápidamente, trata de salir adelante. Es importante recalcar esta actitud que han tenido la mayoría de los cooperativistas de Raincoop. Se tomó la decisión de hacerse cargo ante un momento crítico; es decir, o dejaban morir la empresa o se ponían al hombro esta situación a costa de donar sus salarios, de poner esfuerzo y traer gente profesional que se hiciera cargo del gerenciamiento de la empresa que ellos no pueden llevar adelante porque son chóferes y guardas, y lo tienen que delegar.

Es importante destacar que desde diciembre hasta ahora ellos pueden mostrar resultados; es decir, han mejorado la gestión, han negociado de forma exitosa con los proveedores, con el Banco de Previsión Social, lo cual no es fácil. Además, donan salarios, es decir, donan días y muchas veces resignan su propio cobro. En este tiempo, han logrado pagar salarios, estar al día con el combustible que gastan las unidades y pagado los cheques diferidos por el combustible, hasta la decisión del Banco de la República. Obviamente, una empresa que está funcionando trabaja con cheques diferidos y si se le cierran las cuentas de un día para el otro, se le cae encima todo, y tiene que asumir esa responsabilidad. Ellos asumieron la responsabilidad y pagaron.

Según el panorama que nos han expuesto y la información que tenemos, nos parece que es una empresa viable pero con problemas. Vamos a analizar los caminos a seguir para colaborar desde aquí, haciendo las gestiones pertinentes con el fin de paliar esta situación y contribuir con nuestro grano de arena como órgano legislativo, como comisión asesora de la Cámara de Diputados.

Para nosotros, hay algo básico: hay seiscientas familias involucradas, que es mucho, y una empresa que tiene chance de salir. En el Parlamento recibimos a muchas empresas que a veces están más complicadas que la de ustedes y que plantean situaciones angustiantes, y debemos atenderlas. En algunas circunstancias nos quedamos con la sensación de que no se puede hacer nada y, a su vez, nos planteamos qué hacer porque la situación que trasmiten es horrible.

Escuchándolos a ustedes, personalmente, llego a la conclusión de que es una empresa que puede salir. Ustedes tiene un problema urgente a resolver que es el sobregiro del Banco de la República, que no es una donación, sino simplemente un préstamo de US$ 400.000, que son aproximadamente $ 13.000.000 que tenían de sobregiro, para que todos los meses puedan contar con un dinero que no es de ustedes, pero lo pueden mover y hacer funcionar la cooperativa.

Por otro lado, las soluciones que acaba de plantear el administrador que recién habló podrían ser, por ejemplo, un aumento de 2% en el fideicomiso II -si no me equivoco- del transporte urbano.

Reitero, ustedes tienen un tema urgente a solucionar que es el sobregiro, y en el hoy les va la vida. Cuando nos reunamos para tratar el tema, lo plantearemos porque nos parece fundamental para la supervivencia de la empresa.

Les agradecemos su presencia y continuaremos analizando el tema.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- Quiero plantear una duda: creo que en la percepción pública quedó la idea de que había una empresaria interesada en la asociación con Raincoop que iba a capitalizarla, permitiendo su adecuación para que funcionara. La duda es si efectivamente esta señora empresaria es socia de Raincoop, si participa en la empresa y si la capitalizó o no.

Esta pregunta tiene que ver con la viabilidad en relación con el capital privado y con la posibilidad de participación -que fue un debate importante de los trabajadores organizados en la cooperativa- y cómo el flujo de capital privado y fresco -de afuera- estimulaba a una inversionista. Entonces, se trata de saber si efectivamente esa inversionista mantenía el interés o no y cuál es la capacidad de la relación de capital con una empresa.

Nadie pierde negocios buenos; digo esto frente a algunas afirmaciones que se hicieron. Entonces, es preciso saber en qué escenario estamos y cuáles son las alternativas para buscar respuestas. Porque es como un termómetro: podemos hablar de viabilidad, pero en algunos casos esta tiene que ver con mecanismos de subsidios que hoy existen, como bien mencionaban los cooperativistas. Ahora bien, ¿cuál es el escenario que tenemos a futuro?

Ya nos habían planteado los cooperativistas e hicieron público que existía un problema financiero. Pero para las gestiones que hagamos y en las reuniones que mantengamos -sin hacer afirmaciones, porque sería demagogo si las hiciéramos- hay que tener en cuenta que la viabilidad de una empresa se demuestra sobre la base de los ingresos y de los egresos. Ustedes informan -con el asesoramiento técnico correspondiente- que la empresa tiene un problema de flujo de caja; hay una serie de ingresos que son los boletos que se venden y es preciso amortizar la deuda por las unidades compradas. Nos dicen que tienen una flota razonablemente nueva, lo cual reduce los costos relativos y de funcionamiento, y que la relación entre cooperativistas y

trabajadores es de seiscientas personas: desconozco con qué cantidad de unidades cuentan. Además, hay una serie de recorridos y de frecuencias que hacen al paquete.

Según han manifestado, hoy la dificultad es lograr, con enorme esfuerzo, el refinanciamiento de la deuda con BPS y el pago de los impuestos; esto lo han hecho, inclusive, a costa de no cobrar salario. Y en el mundo de hoy es imposible hablar de viabilidad de una empresa sin que esta variable se resuelva. Lo digo en términos prácticos, porque no es posible que una empresa funcione y asegure su estabilidad sobre la base de que los trabajadores no cobren el salario. Para hablar de viabilidad tengo que ver qué cantidad de trabajadores existe -esto es lo que quiero preguntar- en relación a las unidades con que se cuenta y cuál es el paquete de negocios -cuando se habla del proyecto que se plantea-, que desconozco -por lo menos, no se expresa en el documento-, a fin de abordar la situación financiera como un problema coyuntural. Si la conclusión pasara por allí, quizás, el debate sería otro; pero quisiera saber si esa es la única discusión: si solo se trata de un problema financiero y de flujo de caja, o si también tiene que ver con cuál es la viabilidad de la empresa tal como funciona hoy, con tantas unidades, tantos funcionarios y tantos cooperativistas, porque las empresas se moldean en función de las necesidades de mercado y de las ofertas que en él existan.

En este planteo que ustedes arriman, que yo diría que es una guía para la acción de un plan de trabajo, aparte de la situación financiera en lo cotidiano, no me queda claro cuál es el costo de funcionamiento en un plan de trabajo en el que está establecido desde el salario hasta el mantenimiento, pasando por el combustible, por los aportes. En fin: ¿cuáles son los ingresos que recibe esa empresa que permiten amortizar los costos de funcionamiento cotidianos?

¿A cuánto asciende la deuda que se tiene que amortizar por las unidades nuevas que se estaba pagando? Y a partir de ese escenario complejo, ¿cuál es el proyecto que se transforma en viable? Porque una empresa que es viable con un flujo de caja de $ 11.000.000 o $ 13.000.000, no puede ser una dificultad; debe haber algún otro problema estructural. Quiero dejar planteada esta pregunta: si no tienen una respuesta ahora, no importa; podemos buscarla y reunirnos de nuevo. Pero si en algún momento decidiéramos conversar con la intendencia o con autoridades del ministerio, tendríamos que tener estas respuestas por parte de los cooperativistas para poder hablar con franqueza de cuál es la viabilidad o la salida que se vislumbra.

Ese plan de negocios, sobre la base de afirmar la viabilidad de la empresa -que no puede ser un elemento de voluntad, sino algo científicamente demostrado: por lo menos, los legisladores deberíamos saber con exactitud de qué se trata-, pasa por plantear cuáles son los subsidios que reciben del Estado, los ingresos por venta de boletos, los recorridos y si la relación entre cantidad de trabajadores, cooperativistas y cantidad de unidades en la calle es la necesaria. Se precisa de todos estos elementos para poder demostrar un paquete de negocios viable.

Si pudiéramos revertir este escenario sobre la base de un monto, de una línea de giro de caja de $ 11.000.000, creo que hoy no estaríamos dando esta discusión. Por eso pienso que debe haber otros elementos: no puedo creer que en una discusión de estas características, con una empresa con la historia de Raincoop, que es de larga data, la viabilidad de la empresa dependa de un giro de caja, teniendo en cuenta los capitales activos que tiene; con esto no estoy diciendo que le sobre la plata.

Nos gustaría saber esto, con absoluta honestidad intelectual, porque cuando discutamos entre nosotros, y cuando vayamos a hablar con las autoridades, deberemos tener esos elementos muy precisos; de lo contrario, podemos quedar muy bien con ustedes, pero el día después, podemos no tener respuestas. Por tanto, debemos buscar cuáles son las respuestas, aunque nos tengamos que reunir otra vez, sobre un nuevo planteo.

Es cuanto quería manifestar, señor presiente.

SEÑOR CARBALLO (Felipe).- Quisiera plantear algunas consultas puntuales.

Nos parece sumamente importante la visita de la delegación que trae una propuesta que estudiaremos en profundidad, en la medida en que también nosotros estamos muy preocupados por la situación laboral de los seiscientos cooperativistas. De la misma manera, también estamos preocupados por la ciudadanía de Montevideo, teniendo en cuenta los problemas que se generan cuando no se cuenta con ciertas líneas en algunas zonas de Montevideo, lo cual desencadena una situación bastante compleja. Por eso entendemos que

es importante, fundamental y oportuno que esta Comisión se involucre directamente en este tema a los efectos de aportar todo lo que esté a nuestro alcance.

Quisiera hacer ciertas preguntas bien puntuales; algunas ya fueron formuladas por el diputado De Los Santos. Teniendo en cuenta la totalidad de coches con que ustedes cuentan: ¿qué cantidad está en funcionamiento en la actualidad?

Nos preocupa una serie de afirmaciones que se han hecho -como bien decían los invitados en su intervención-, un conjunto de declaraciones públicas que alerta sobre la situación que pueden llegar a tener los trabajadores: se habla de si se está o no al día con los jornales y hace algún tiempo leíamos que también había un reclamo en materia de aguinaldos.

En relación al tema del combustible, ¿cómo están afrontando la situación para poner en funcionamiento la flota y salir a trabajar todos los días? Porque una de las afirmaciones que se hacía públicamente era que con la propia recaudación del día se compraba el combustible para salir al otro día.

Otra pregunta tiene que ver con la deuda que tendría Raincoop con el BPS, la DGI y el BROU. Se ha hablado de un monto de unos quince millones: esa sería una de las trabas para pensar en el sobregiro y es parte del reclamo que ustedes están haciendo.

Finalmente, quisiera saber cuánto estaban percibiendo por concepto de subsidio del boleto; a esto también apuntaba el diputado De Los Santos

Estas son algunas preguntas puntuales, más allá de las consideraciones que cada uno pueda hacer con relación a este tema. Sabemos que este no es un asunto nuevo y que, en gran medida, la que debe regular y controlar este tipo de actividad es la Intendencia de Montevideo.

A última hora recibiremos en esta reunión de la Comisión a una delegación de la directiva de la empresa a los efectos de seguir conociendo de primera mano las realidades y las situaciones que se están dando en torno a esta cooperativa, para que esta Comisión pueda abordar el tema con la seriedad que corresponde y plantear alternativas, propuestas y soluciones.

Muchas gracias.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Gran parte de mis inquietudes ya han sido planteadas por los compañeros, pero quisiera hacer un par de precisiones que nos surgen a quienes somos nuevos en esta Comisión. Como señaló el diputado Olaizola, en el transporte público en general venimos notando una serie de particularidades que nos parece que deben replantear todo este sistema que es muy complejo de entender para quienes venimos de fuera -como es mi caso- en cuanto a los diferentes subsidios, a las paramétricas y a los precios establecidos en las distintas variables que tienen que ver con el negocio. Entonces, sumergirnos en todo eso tiene una serie de dificultades adicionales a las de cualquier otro negocio, que puede ser mucho más sencillo de entender. Por eso agradezco mucho la explicación y, sobre todo, el nivel de detalle en la última exposición, lo que nos aproxima un poco más a la realidad.

En primer lugar, quisiera establecer que en un sistema con tanta regulación, donde todo está regulado, desde las unidades que se compran, hasta lo que se recibe por el precio del boleto, los subsidios y los precios que se marcan, indudablemente, se generan más elementos para establecer la posibilidad real de que la empresa sea viable o no. Se sabe cuáles son las líneas, cuántos boletos se pueden vender, cuáles son los precios, cuál es el costo; en fin; está todo establecido a diferencia de otros negocios donde hay un montón de variables mucho más difíciles de precisar, por lo cual me parece que esto es bastante más sencillo y depende mucho más de decisiones que se toman a otro nivel.

En segundo término, coincido absolutamente con lo que establecía el diputado De Los Santos: las empresas no se pueden declarar rentables en base a voluntarismos. Esto es algo que destaco y me alegro de haberlo escuchado, porque hemos asistido a muchas empresas con dineros públicos que, precisamente, no pasaron por estos controles para determinar que efectivamente eran rentables. Si hablamos de US$ 2.000.000 para que la empresa quede funcionando, estamos hablando de mucho menos dinero de lo que la sociedad ha puesto en otros proyectos.

En ese sentido, quería preguntarles por la situación patrimonial. Acá hablamos de las cuentas diferenciales y de la posibilidad de que la empresa sea rentable. Entiendo que en los últimos dos meses ustedes han pagado deudas anteriores, como BPS y DGI, mediante la realización de convenios y, por lo que escuché, han cumplido con esos convenios.

(Diálogos)

—Las deudas con BPS que se chequearon y se pagaron en estos meses, ¿son anteriores o son generadas desde diciembre hasta la fecha?

(Diálogos)

—Me dicen que son generadas de diciembre a la fecha.

En tercer lugar, saliendo de la cuestión de resultados y yendo a cuán afectado está el patrimonio, quisiera saber cuál es el estado de situación patrimonial de la empresa al día de hoy.

Por otra parte, pregunto si han explorado alguna otra alternativa al Banco República, por ejemplo, el Fondes que ha sido utilizado por muchas empresas que están siendo gestionadas por los trabajadores, como un plan B.

En cuarto término, me gustaría conocer si fuera del ámbito técnico han tenido alguna respuesta política por parte del directorio del Banco República. Una afirmación que me preocupa -se ha escuchado- es que ciertas decisiones puedan estar beneficiando a alguna empresa en particular: que haya determinaciones políticas en ese sentido es algo grave. Aquí se dijo, y me gustaría saber más sobre ese punto, que hay una decisión más bien política de ir hacia determinado camino: me gustaría saber en qué se apoya tal afirmación, porque para nosotros eso es algo importante como insumo.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero informar que tenemos otra delegación esperando y que la directiva de Raincoop acaba de llegar. Este tema nos importa más de lo que piensen, pero les pedimos que redondeen porque no tenemos tiempo. Queremos contar con todos los elementos necesarios para entender la situación. Ahora no vamos a dar nuestra opinión porque no sería ético, pero luego nos reuniremos y sacaremos nuestras conclusiones.

SEÑORA PEÑA (Sonia).- Se dijo a la opinión pública que había una señora interesada en poner capital para ayudarnos. No estamos hablando de una persona que tenga dinero. Esa señora apareció el 20 de diciembre, se llama Lourdes Carbajal y nos ofreció el fideicomiso que tramitó con nuestros propios acreedores y que no se pudo firmar por demoras internas.

Voy a disculparme con mis compañeros pero no me quiero callar nada. Tenemos un Consejo Directivo que se elige cada dos años y que, por estatuto, tiene la potestad de decidir por nosotros. Nosotros elegimos a la señora Lourdes Carbajal y a su grupo gestor y se suponía que íbamos a trabajar todos juntos para salir adelante. No puedo decir que hubo mala voluntad, porque todos somos compañeros y tenemos los mismos derechos y deberes, pero ese fideicomiso se pudo haber firmado. La señora tiene el aval de la asamblea. Sin embargo, parte del Consejo Directivo no quiso, porque se acercaba otra asamblea y las aguas estaban divididas. Si el Consejo Directivo hubiese trabajado en conjunto, ese dinero ya estaría en el banco y no tendríamos tantos problemas. En definitiva, hay un problema interno.

Hasta el 20 de diciembre teníamos toda la flota de coches nuevos trabajando, con el personal completo, y a partir de esa fecha empezaron a aparecer las trabas. La señora Lourdes Carbajal pidió entrevistas con el Banco de la República pero nunca le abrieron las puertas para conocer el plan de trabajo. Hasta el día 26 de diciembre fui al Banco a tratar de exponer el plan de trabajo, porque no podíamos perder el sobregiro, aunque con esto no quiero decir que dependamos solo de eso para circular. Pero nosotros tenemos que recaudar para cargar combustible y seguir. Esto se convirtió en una cuestión de orgullo. Muchos querían que no saliéramos a trabajar y que fuéramos al seguro de paro, por intereses políticos creados. Yo decidí salir y pelear por lo que era mío.

Pensamos que el Banco de la República iba a escuchar a la señora, a leer el proyecto, que nos iba a reabrir el sobregiro, a aceptar el fideicomiso, pero nada de eso pasó. Todo el mundo creyó que había una señora con dos millones de dólares que iba a salvar la empresa y no fue así.

Nosotros tenemos un sindicato. A muchos les llamará la atención que una cooperativa tenga sindicato, pero es así. Tenemos sesenta empleados que están sindicalizados. Parte de esos socios, que son minoría, pero que son sindicalistas de muy alto peso porque integran la Unott, tienen un anhelo político desde hace muchísimos años, que consiste en unir todas las cooperativas y formar una grande que compita directamente con las sociedades anónimas. No voy a decir que están trabajando para que nosotros seamos los primeros en caer porque no tengo pruebas, pero es lo que pensamos. Queremos hacer hincapié en que, ante la propuesta de la Intendencia del 20 de diciembre, de absorción o fusión con otras empresas, por la que mucha gente quedaba afuera, nosotros dijimos que no; queremos seguir siendo Raincoop y tenemos el proyecto de trabajo que el Banco pide con gente externa. Sin embargo, en el Consejo Directivo no se le ha dado el aval ni la ayuda al grupo para que podamos salir adelante. Estamos hablando de que son socios cooperativistas como nosotros.

Obviamente, el flujo de caja es diferente si tenemos todos los coches en la calle con el personal trabajando. Se puede recaudar $ 1.700.000 o $ 1.800.000 por día, pero si no podemos arreglar los coches porque el sindicato hace paros debido a que se le adeudan sueldos, no podemos trabajar. Los compañeros al terminar el servicio van al taller a ver si pueden hacer algo, pero no son mecánicos. Hay que sacar los coches a la calle para brindar el servicio a la ciudadanía, porque las líneas no son nuestras, sino de la Intendencia, y porque tenemos que recaudar para pagar BPS, DGI y demás. Los coches se van rompiendo, no se pueden arreglar; tratamos de hacer doble turno, pero ya llegamos al extremo de que no podemos llevar la diaria a nuestras casas y los compañeros tienen que conseguir otro trabajo.

En definitiva, hay factores internos y externos, políticos, intereses personales que no conocemos que han llevado a que esto sea un caos, pero la mayoría de los que trabajamos queremos que Raincoop continúe. Muchos de los que salieron a la prensa diciendo que se les adeudaba salario y aguinaldo, lamentablemente, son compañeros que compraron unidades hace muy poco, especulando que la empresa estaba fundida e iban a terminar siendo micreros en COME. Esa es la gente que salió en la televisión y no los trabajadores.

Disculpen si me extendí pero tenían que conocer la interna de la empresa.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me gustaría que respondieran las preguntas concretas: cuántos trabajadores hay por unidad, el costo de funcionamiento, la deuda de leasing, cuántos coches hay en total y en funcionamiento y el monto de la deuda. Reitero que a la hora 14 tenemos Asamblea General y no podemos continuar sesionando, y a las 14 y 30 tenemos otra comisión.

SEÑOR AGUIRRE (Jorge).- Voy a tratar de responder rápidamente.

Concordamos con el diputado Olaizola en cuanto a que esta es la punta de un iceberg. Es la puntita de un problema en el transporte. El resultado de la asamblea del domingo puede tener repercusiones en todo el sistema. Estamos peleando atrás de una problemática que es mucho mayor.

En cuanto a Lourdes Carbajal, ella no es socia y Raincoop no ha recibido nada del exterior, excepto coches de Coetc, con la que se hizo un acuerdo a través de un permiso de la Intendencia para arrendarlos y reforzar nuestra flota. Raincoop no recibió ni un peso, excepto la recaudación, por lo menos hasta el momento. Entendemos que la figura del administrador, gerente general o como se llame, en esta instancia tiene que ser externa a la cooperativa. Inclusive, lo deseable sería que los mandos del taller fueran externos, para erradicar las grandes problemáticas, porque hoy es el talón de Aquiles de la cooperativa y donde está la mayoría de los empleados. Viene arrastrando una problemática desde hace tiempo y requiere una solución de fondo. Con los atrasos salariales se hace difícil encontrar una salida porque están atados de manos. En cierto momento los empleados estaban al día mientras los socios tenían atrasos salariales; a partir de diciembre eso no fue así, lo que genera imposibilidad de adoptar medidas.

Raincoop tiene 151 permisos de servicio y 3 turnos por día. Si no fuera porque algunos servicios funcionan con micreros, habría una necesidad más alta de personal. La mejor forma de demostrar lo que decimos es con un plan de negocios; pero a esa propuesta le falta el flujo de caja, las consideraciones y el análisis de riesgo. Esa es la mejor forma de demostrar si esto es o no posible. Les podemos hacer llegar el mismo plan de

negocios que manejan todas las instituciones. Allí podrán ver los supuestos que se hacen, las necesidades para cumplirlos, las medidas que se están tomando y las repercusiones sobre recaudaciones y costos. También se podrán ver los pasivos y los ingresos con fundamentos. Ahí están los costos de funcionamiento.

Yo creo que hay que hacer viable a la empresa. Quizá los sueldos sean altos y no alcance con que se donen tres jornales. Será una decisión que tendrá que tomar la asamblea. ¿Es preferible ganar $ 5.000 menos y tener trabajo, proyectarse y recuperarlo dentro de un tiempo o que el proyecto no sea viable? Quizá la viabilidad dependa de reestructuraciones a fondo, inclusive en el taller. Estamos en una situación crítica y hay que sobrevivir con el agua al cuello. No hay que tener miedo y los socios han demostrado que se la juegan toda.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me parece que se están aportando muchos elementos que son trascendentes a fin de tener argumentos para defender la empresa. Reitero que a la hora 14 tenemos Asamblea General y hay dos delegaciones esperando. A la hora 14 y 30 tenemos que asistir a la Comisión Especial de Innovación, Ciencia y Tecnología. Sugiero que concurra algún miembro en representación de la comisión y nosotros continuemos esta reunión. Es tan importante lo que se está diciendo que sería una injusticia interrumpir la reunión.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- Teniendo en cuenta que se va a entregar el plan de negocios con información más certificada, propongo que fijemos una reunión con más tiempo.

SEÑORA PEÑA (Sonia).- A nosotros nos apremia el tiempo.

Podemos dar números para aclarar más la situación, pero no contamos con un plan de negocios exigente, como se tendría que haber preparado; no lo tenemos.

El tiempo nos apremia, porque el domingo tenemos una asamblea que podría resolver el fin de nuestra empresa.

Realmente, necesitamos llevar algo a los compañeros, porque no tenemos horizonte. No podemos esperar más.

Estamos dispuestos a todo.

SEÑOR CARBALLO (Felipe).- Quiero adelantar que voy a concurrir a la Comisión Especial de Innovación, Ciencia y Tecnología.

Nos parece acertado poder recibir, en forma escrita, un plan de negocios; ello nos permitirá ilustrarnos de mejor manera sobre la propuesta que se está manejando.

Esta es una comisión asesora de la Cámara de Representantes; no es un organismo resolutivo. ¿Qué puede hacer? Puede articular y hablar con el resto de las autoridades y trasmitir la preocupación por lo que hoy estamos escuchando. Creo que es parte del objetivo de esta Comisión interactuar con los diferentes organismos. Por eso expresé que al finalizar esta reunión vamos a conversar con la directiva de la empresa, que es, en definitiva, la que tiene la llave para resolver determinadas situaciones.

Es importante la información que nos han brindado y el material que recibiremos. También es importante conocer la opinión de la Intendencia, porque no podemos desconocer que, de alguna manera, es la que distribuye y controla las líneas. No sé si la Intendencia les ha hecho alguna propuesta; lo que sí puedo trasmitir es lo que nos ha llegado a nosotros: la preocupación de muchos ciudadanos de Montevideo porque Raincoop no está cubriendo su recorrido.

La delegación tiene una asamblea el domingo; por eso, deben saber que esta Comisión no es un organismo que pueda resolver. Sin duda que si se entiende necesario hacer consultas al Banco de la República -es uno de los puntos centrales-, esta Comisión podrá hacerlas.

SEÑOR FERNÁNDEZ (Marcelo).- Quiero aportar algunos datos a las preguntas que han formulado.

Hoy contamos con 151 unidades de transporte y poco menos de 600 trabajadores; o sea que la cuenta, por coche, da menos de 4: concretamente, 3,9.

Otro dato importante a mencionar es que, al 20 de diciembre, Raincoop no tenía ningún pasivo. Las únicas deudas existentes se tenían por voluntad de los trabajadores; se debía medio aguinaldo de junio y un mes y medio en el salario, que se venía pagando. Esos eran los números reales. Nosotros pagábamos a los organismos y a todo el mundo. La decisión que se tomó del corte de la línea de sobregiro impactó sobre los cheques diferidos e hizo que se generara una deuda de más de $ 20.000.000 con los proveedores, más el combustible.

También se hizo un acuerdo por el combustible, que se refinanció, pagándose, hoy en día, con el combustible real. Este se está pagando al contado, quincenalmente, con la refinanciación que se hizo en el mes de diciembre.

Se preguntó sobre el leasing. Es igual a sacar un préstamo y pagar las cuotas: si uno paga las cuotas, está al día. No es una deuda que tenga Raincoop. Es más, Raincoop nunca tuvo la opción de no pagarlo. Una de las garantías del leasing tiene que ver con los subsidios que percibe por parte de la Intendencia. O sea, la Intendencia no le da la plata a Raincoop para que vaya al banco a pagar; el banco toma la cuota de los contratos de leasing y lo que sobra, se lo da. Creo que es importante tener en cuenta este hecho.

Han preguntado cómo es posible que un sobregiro haga tanto la diferencia. Se dan subsidios -como el boleto de dos horas, de una hora, gratuito, estudiantil categoría A, estudiantil categoría B, pase libre para discapacitados; hay tantos tipos de boletos diferentes y tantos subsidios distintos, que en lo cotidiano está la versión que sostiene que si cada uno pagara boleto y nadie viajara gratis, saldría $ 10, pero con tanto subsidio, el boleto termina saliendo $ 28-, pero no se pagan contado. Para que tengan una idea, la semana pasada Raincoop terminó de percibir parte de lo que quedaba del subsidio de la Intendencia correspondiente al mes de enero, y estamos a mitad de abril. Todavía no se cobró el subsidio de febrero ni de marzo. El pasajero que tiene un boleto con subsidio y sube a mi coche me genera gasto de combustible y desgaste de la unidad hoy, y yo tengo que pagar salario al conductor y al guarda hoy; no les digo que les pagaré en un mes y medio, cuando la Intendencia abone el subsidio del boleto o el Ministerio, el del combustible. Eso genera que el sobregiro sea indispensable, pero eso es así no por falta de viabilidad. Seamos realistas: esto no solo le pasa a Raincoop, sino al transporte en general. Cuando se cobra un subsidio un mes y medio después, se debe tener sostén hasta ver esa plata. Se debe tener un fondo -que es difícil de producir en las cooperativas, porque estas no son para dar ganancias, sino para trabajar y generar un salario- o depender de un sobregiro. Por eso, se hace indispensable el sobregiro.

SEÑOR PRESIDENTE.- Lamentablemente, debemos terminar esta reunión, porque todavía tenemos que recibir a otras dos delegaciones antes de que comience la Asamblea General.

Agradecemos el material que nos puedan hacer llegar. Analizaremos la propuesta que están planteando los señores diputados Carballo y Olaizola en cuanto a las gestiones que podremos realizar en estos tres días. El señor diputado Olaizola hace un planteo que creo que va en la misma línea del que formuló el señor diputado Carballo en cuanto a realizar gestiones en el Banco de la República a efectos de trasmitir la preocupación de esta Comisión.

Lamentablemente, debemos terminar esta reunión ahora. Nos quedamos con los datos que nos han brindado y analizaremos de qué forma podremos ayudar, especialmente desde ahora hasta el domingo. Les pedimos que nos tengan al tanto. Esperemos que no se termine todo el domingo y que podamos seguir trabajando luego de ese día.

De nuevo les pedimos disculpas por no poder continuar.

(Se retira de sala la delegación de cooperativistas de Raincoop)

(Ingresa a sala una delegación de la Comisión Vecinal Boca de Cufré)

——Damos la bienvenida a la delegación de la Comisión Vecinal Boca de Cufré, integrada por su presidente, señor Sergio González; el secretario, señor Patricio Iglesias; al presidente del Club Náutico y Pesca Boca de

Cufré, señor Carlos Belsterli, y al capitán de navío retirado, señor Carlos Alonso y al doctor Sebastián Domínguez.

Los recibimos en virtud de la solicitud de audiencia que nos enviaron, expresando que querían plantear un asunto de vuestro interés, relacionado con la situación de la escollera enclavada en la desembocadura del arroyo Cufré. El señor diputado Olaizola nos impulsó a recibirlos.

Lamentablemente, nos hemos atrasado, y a la hora 14 deberemos finalizar la reunión porque tenemos Asamblea General. No obstante, los recibimos porque no les quisimos hacer un desplante. >

SEÑOR DOMÍNGUEZ (Sebastián).- Soy abogado del Club Náutico y de Pesca Boca del Cufré y represento a algunos vecinos.

Pedimos esta reunión porque, honestamente, estamos muy preocupados por lo que se pretende hacer con la escollera en esta zona. Nos parece que hay irresponsabilidad de parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Inclusive, con respecto a este tema el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tienen versiones contradictorias. Algunas son de buena fe, porque pueden ser científicas; en otras, entiendo que hay algún grado de negligencia.

Como todos saben, hace aproximadamente veinte años el Ministerio de Transporte y Obras Públicas decidió construir una escollera para hacer un puerto deportivo alternativo para los veleros que venían del exterior y los que navegaban en el país. Esa escollera se construyó sin esperar los informes de la Dinama, relativos al impacto que esa obra podía producir en el medio ambiente.

Con respecto a este hecho hay una sentencia del Juzgado Letrado de Montevideo de 4º turno, de la cual nos enteramos el 5 de abril pasado; hasta entonces no sabíamos de su existencia. En ese juicio, los vecinos de los pueblos de la Costa del Inmigrante fueron a ver al fiscal Viana, llevando la información sobre el impacto ambiental de la escollera. Posteriormente, el fiscal inició una demanda contra el Ministerio de Transporte y Obras Públicas por recomposición del medio ambiente, y la jueza falló, condenando al Ministerio de Transporte y Obras Públicas a recomponer in natura el medio ambiente, de acuerdo con las recomendaciones que hiciera el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente. Es decir, el MTOP debía recomponer el daño ambiental producido, de acuerdo con lo que dictaminara la Dinama.

La Intendencia de San José nos comunicó de la existencia de esta sentencia, que todavía no está firme, es decir, está apelada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Ahora hay un proyecto del Ministerio que pretende cortar la escollera a la mitad. Esto fue comunicado a la Intendencia de San José en el mes de marzo. Pretenden sacar la mitad de la escollera y poner las piedras al costado. No hay informes de impacto ambiental al respecto. Sí hay un informe del director de la Dinama, ingeniero Nario, que señala que, en principio, esa Dirección expresa su conformidad con el proceso que plantea desarrollar la Dirección Nacional de Hidrografía. Reitero: no se hace ningún tipo de estudio ambiental sobre lo que es la escollera hoy. Previamente, hicieron un baipás de arena, es decir, con una retroexcavadora taparon el canal de la escollera y con una draga lo bombearon aproximadamente quinientos metros al oeste, sobre el departamento de Colonia.

Lo que nosotros venimos a denunciar es que el remedio que plantean puede llegar a ser peor que la enfermedad, en primera instancia, por los antecedentes de la obra que se hizo, es decir, el baipás de arena, que era algo relativamente simple, pero después, con las sudestadas, se volvió bastante complejo. Con esto taparon el canal, el desagüe del arroyo. Aquí hay otro problema que es importante conocer; hay que tener en cuenta que estamos hablando del interior profundo, dado que esta zona está a 20 kilómetros de la Ruta Nº 1. Me refiero a que el arroyo Cufré desagua en el Río de la Plata y sobre la ribera del arroyo hay casas, predios particulares de vecinos. Es decir, los fondos de esas casas dan al arroyo, lo cual no es común en este país. Nos parece que esta obra que pretenden hacer tiene el riesgo -no podemos asegurar que sucederá- de producir un daño ecológico mayor que el que existe y de perjudicar el patrimonio de los vecinos. Decimos esto porque pensamos que puede anegarse la boca del arroyo, impidiendo que las aguas corran como hasta ahora, provocando inundaciones. Prueba de ello es lo que sucedió el fin de semana pasado. El arroyo Cufré, a la altura de la Ruta Nº 1, está en el kilómetro 107. El pasado fin de semana, debido a las intensas lluvias, todos los arroyos del país desaguaron hacia el Río de la Plata. Como decía, el arroyo Cufré está en el kilómetro 107

y el río Rosario está en el kilómetro 127; ambos corren hacia el Río de la Plata, en determinado trayecto en forma paralela. En el arroyo Cufré el agua corría tremendamente, pero la zona no se inundó. Hay gente que vive en Boca de Cufré desde hace más de veinte años y dice que antes de la escollera, con estas lluvias, el pueblo y los campos se inundaban. El río Rosario desemboca en lo que se llama Boca del Rosario. Allí no hay escollera, no hay elementos que conduzcan el agua; además, el río Rosario es más sinuoso, y como ustedes habrán visto en los medios de comunicación, el río rompió la ruta.

Como decía, en la sentencia la jueza condena al Ministerio de Transporte y Obras Públicas a reparar in natura el medio ambiente. Lo hace de acuerdo con el principio precautorio, que indica que si no se pueden descartar científicamente todos los efectos colaterales de una intervención en el medio ambiente, existe el deber de abstenerse de esa intervención. ¿Qué quiso decir la jueza? Que cuando el Ministerio de Transporte hizo la escollera tendría que haber descartado científicamente los efectos colaterales; si no lo hizo, no debió haber hecho nada. Ese es el argumento fundamental por el cual condena al Ministerio. El problema es que el Ministerio quiere intervenir nuevamente sin estudios científicos, sin haber descartado los efectos colaterales que, seguramente, se producirán.

El arroyo Cufré separa los departamentos de San José y Colonia. La gente de Colonia quiere gozar de su medio ambiente y denuncia que han tenido menos playa y la gente de San José tiene miedo de que terminen sacando la escollera, provocando un desastre y que los predios y los campos se les inunden.

Tengo fotografías que muestran que en el baipás de arena pusieron una cañería de PVC y alguna de hierro; son quinientos metros de caños tirados sobre la costa de Colonia, rotos, muchos enterrados. El PVC tarda mil años en descomponerse. Trasladaron 20.000 metros cúbicos de arena y dejaron 500 metros de PVC enterrados en la costa de Colonia.

El contratista que hizo esa obra por contratación directa es Alfredo Miller, el mismo que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas hoy pretende contratar para remover la mitad de la escollera; tengo esto por escrito, no digo nada que no pueda probar.

Voy a referirme al aspecto económico, que quizás no es el principal. Quiero mencionar que los técnicos que saben, dijeron que no están seguros de que esto pueda resolver algo. En la sesión de la Comisión de Turismo de 8 de julio de 2015 de esta Cámara de Representantes, la ministra de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, Eneida De León, dijo lo siguiente: "Además, estamos en comunicación con la Dirección Nacional de Hidrografía" -la que hoy promueve el proyecto de cortar la mitad de la escollera ante el ministro Rossi- "Hay sugerencias que a nosotros nos preocupan porque creemos que cualquier intervención que se haga puede afectar más esa zona. Se ha hablado de sacar un pedazo de la punta de la escollera, de hacer un baipás por adentro. Hasta ahora lo que se ha hecho ha sido ese trasvase de arena, que según informan los técnicos y los científicos, funcionó correctamente. Da la sensación de que no hay más acumulación […]".

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Me permite?

A la hora 14 tenemos que asistir a la Asamblea General. Propongo que la Comisión pase a intermedio hasta que se levante la Asamblea General para continuar con esta sesión y recibir también a la otra delegación. No sé si ustedes pueden esperarnos.

SEÑOR DOMÍNGUEZ (Sebastián).- Sí, esperamos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar si la Comisión pasa a intermedio hasta la finalización de la Asamblea General.

(Se vota)

——Cuatro por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

La Comisión pasa a intermedio.

(Es la hora 13 y 59)

——Continúa la sesión.

(Es la hora 14 y 35)

———La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene mucho gusto en recibir a una delegación de la directiva de la empresa de transporte Raincoop, integrada por los señores Adrián Lain, Rafael Pascale, Edgardo Pereira, Javier Peña, Jorge Aguirre y Enrique Dalmaso. Les pedimos disculpas por la demora, pero debíamos participar de Asamblea General.

SEÑOR PASCALE (Rafael).- Agradecemos, en nombre de la cooperativa, la invitación a esta Comisión. El presidente de la cooperativa se encuentra internado por un quebranto de salud y por ese motivo está ausente.

Raincoop es la única y la última cooperativa que está quedando de las empresas que se formaron de la ex Amdet. En el año 1975 surgieron tres cooperativas: Cooptrol, Cotsur y Raincoop. Al día de hoy somos los únicos que seguimos prestando servicio público de transporte en Montevideo y en la Costa de Oro, a través de las líneas 221 y 222.

A lo largo de los cuarenta años de existencia de la cooperativa hemos trabajado incesantemente, atendiendo al usuario y al progreso de Montevideo y las zonas de la Costa de Oro, donde tenemos influencia. Hemos hecho enormes esfuerzos para beneficio de la población y atendiendo la normativa vigente, a fin de cumplir con todo lo que fuera renovación de flota y equipamiento tecnológico.

Cuando se formó la cooperativa ocupábamos un predio municipal en 8 de Octubre y Villagrán, que reintegramos a la Comuna, adquiriendo un predio propio donde funcionan nuestros talleres y nuestra playa de estacionamiento. Todo esto lo logramos con un enorme sacrificio de la masa social, compuesta por quinientos cuarenta socios y sesenta operarios empleados. En nuestro sistema cooperativo ninguno de los quinientos cuarenta socios tiene mayor participación social o incidencia que otro, más allá del cargo electivo o por concurso que ocupe. La participación, el voto y el salario están directamente vinculados a la tarea que se cumple; no hay nadie que sea más dueño que otro.

Hemos venido cumpliendo con determinadas normas municipales y estatales, como la renovación de flota a través del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente. Cumplimos con la normativa de traer vehículos Euro 3, ayudando a que el medio ambiente se vea beneficiado con menos polución. Esas unidades tienen un costo mayor de compra y, a su vez, un consumo mayor de combustible. Porcentualmente, tuvimos la mayor cantidad de unidades con accesibilidad total, en relación a los permisos que teníamos, lo que también implicó un costo importante. Lo hicimos cumpliendo con la normativa y atendiendo lo que creíamos eran las necesidades de la población de Montevideo.

Hemos estado cumpliendo sistemáticamente con todas las obligaciones tributarias y de pago por renovación de flota. En el año 2013 se nos otorgó un corrimiento, a través del Banco de la República, de catorce cuotas de capital, lo que implicaba contraer una deuda de renovación de flota. A posteriori, empezamos a pagar las unidades que habíamos renovado.

En este último año hemos bajado aproximadamente US$ 1.500.000 de capital de deuda con el BROU. Al día de hoy la deuda total con el BROU no alcanza a los US$ 4.000.000, y es pura y exclusivamente deuda tendiente a renovación de flota y equipamiento tecnológico; no hay ningún otro componente de líneas de crédito que se deban. Con todas esas cuentas se está absolutamente al día.

Otro endeudamiento que tenemos es con el Banco Itaú, por las veinte unidades de piso bajo. De modo que es todo equipamiento de trabajo.

En el mes de diciembre, lamentablemente, se nos cortó la línea de crédito del Banco de la República. Hicimos las gestiones correspondientes, si bien estábamos trabajando con la Intendencia de Montevideo y con las otras cooperativas y empresas afiliadas a Tupci -UCOT, COET y Come-, en lo que podría ser una posible integración de nuestra cooperativa a las demás, dadas las dificultades que estaba atravesando todo el sistema capitalino de transporte y que en nuestra cooperativa estaban repercutiendo de mayor manera por los compromisos que teníamos asumidos. Al cortarnos la línea de sobregiro de $ 13.000.000, se dio un quiebre

de la empresa en el cumplimiento de sus obligaciones. Se hicieron gestiones a ver si se podía reconsiderar la decisión. Es impensable para cualquier empresa de transporte continuar de estar manera. Hay que tener en cuenta que el 70% de los ingresos de estas empresas es a través de lo que abona el usuario arriba del ómnibus y que el 30% viene por concepto de subsidios. Esos subsidios, en función de los diferentes trámites y de la disponibilidad que tengan la Intendencia, el Ministerio de Economía y Finanzas o el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, los percibimos cuarenta y cinco, sesenta y a veces setenta y cinco días después, por lo cual hay que tener alguna línea de crédito que permita afrontar las obligaciones.

Al cortarse esa posibilidad, el 20 de diciembre hicimos una asamblea para resolver si nos incorporábamos a las demás empresas, de acuerdo con una propuesta que fue trabajada con la Intendencia de Montevideo, a través del director de Transporte, señor Máximo Oleaurre, y las empresas colegas. Seguramente, todos hicieron el mayor de los esfuerzos, atendiendo a una situación compleja, pero quedaban unos ciento veinte trabajadores afuera que no serían reingresados en el resto del sistema. Al existir un convenio laboral firmado en setiembre por el que se debía asegurar los puestos de trabajo, la masa social optó por buscar alguna otra alternativa que permitiera continuar prestando los servicios y seguir funcionando. Todas las partes pusieron la mejor de las voluntades en la propuesta, pero implicaba el no cumplimiento del convenio salarial firmado oportunamente y ciento veinte trabajadores, entre empleados y cooperativistas, quedaban afuera. A los empleados los tenemos integrados en la plantilla laboral de la empresa, más allá de que no tengan participación social.

La otra opción implicaba la creación de un fideicomiso de garantía por aproximadamente US$ 1.500.000, poniendo como garantía las propiedades de la cooperativa: el predio de 3 hectáreas en Ramón Castriz que mencionaba hace un rato -que es donde tenemos los talleres y la playa de estacionamiento- y las oficinas de 8 de Octubre y Batlle y Ordóñez, que están cedidas como garantía de renovación de flota en el BROU.

Se ha estado trabajando en esa posibilidad, ya que hay interesados en concretarla. Se consultó al BROU y la opción es depositar US$ 1.100.000 para liberar las garantías. Obtenido ese dinero, iría para el final de lo que estamos comprometidos a abonar al BROU, por lo cual nosotros pasaríamos a tener que pagar las cuotas que pagamos actualmente más la cuota correspondiente a ese fideicomiso. Es inviable llevar a cabo esto en esta situación, porque no obtenemos dinero fresco. Nosotros pretendíamos que a través de un ingreso de dinero se nos liberaran las primeras cuotas, para tener un respiro financiero.

En diciembre tuvimos que realizar convenios con el BPS y con la DGI, con los que estábamos absolutamente al día. Fue realmente una lástima. Teníamos estipulado abonar el BPS el 31 de diciembre, haciendo uso del beneficio de buen pagador. Habíamos pagado todo el año 2015 cada una de nuestras obligaciones tributarias en tiempo y forma. Tener que realizar convenio por diciembre y enero implicó que la cooperativa tuviera que desembolsar por concepto de multas y recargos una cifra próxima a los $ 4.000.000.

En el caso del BPS se permitió diferir una partida para marzo, que se abonó el 18 de marzo, y otra partida para abril, que me acaban de confirmar que quedó cancelada. Lo atrasado se pudo cancelar, debiendo abonar en el mes de marzo $ 12.000.000 y en el mes de abril $ 17.000.000. Hubo alguna versión de prensa que hablaba de US$ 27.000.000 de deuda. Eso era el convenio con el BPS y no eran US$ 27.000.000. El endeudamiento total de la cooperativa es hoy de casi US$ 3.900.000 con el Banco de la República por renovación de flota, US$ 1.200.000 con el Banco Itaú por concepto de renovación de flota y prácticamente US$ 3.000.000, entre fideicomiso urbano y suburbano, que también fue todo destinado a renovación de equipo tecnológico y flota.

Esa situación llevó a que la cooperativa se sostuviera pagando exclusivamente al contado. En diciembre, luego de pedir una reconsideración en el BROU y de que nos fuera negado nuevamente, se cierra la cuenta corriente con el Banco de la República, con el que veníamos trabajando desde hacía más de cuarenta años. Se cierra por haber rebotado cheques en más de tres oportunidades. Por ende, dejamos de tener la posibilidad de trabajar con esa institución en cuenta corriente. Sí lo seguimos haciendo para el pago de salarios; somos la única empresa de transporte urbano cuyos salarios se pagan a través del Banco de la República. Tenemos seiscientas cajas de ahorro por las cuales abonamos los salarios de los trabajadores a través de dicha institución.

Todo eso nos llevó a trabajar en temas de combustible y de proveedores pura y exclusivamente al contado. Trabajamos con el banco Itaú, con una cuenta corriente, pero por un motivo lógico de poder cumplir con todos los proveedores. El combustible, que se nos entrega al contado, lo estamos pagando al precio de

cualquier surtidor y no con la deducción correspondiente a gran consumidor. Esa diferencia que tendríamos por gran consumidor y los $ 800.000 mensuales -abonamos $ 200.000 cada lunes- está volcándose a Ducsa para poder cubrir los cheques atrasados que tenía por contrato, por una financiación a veinte días que nos otorgaba en el combustible. Reitero que hasta diciembre estábamos al día también con ellos. Indudablemente, al momento de cierre de cuentas no tenían posibilidad de cobrar esos cheques. Ahora, los estamos tratando de cubrir de esta manera.

¿Qué ha implicado esto a la interna? Si bien hace tres o cuatros años que teníamos dificultades para cobrar los salarios -los cooperativistas realizábamos un aporte de tres jornales como capitalización; en el momento que el trabajador se retiraba de la cooperativa y vendía su participación social se le reintegraba ese dinero- y cobrábamos fuera de fecha, en dos veces e, inclusive, pasado un mes, la situación actual es más complicada. Hoy en día se debe una parte del salario de enero, febrero y marzo, y no existen posibilidades de que haya una entrega a cuenta de sueldo de abril.

Con los certificados del BPS, al cumplirse con el convenio, lo estamos extendiendo hasta la próxima semana. En el día de ayer tuvimos una reunión con el Banco de la República. Le planteamos la necesidad imperiosa de que nos asista en el pago de esa cuota al BPS para poder mantener el certificado porque, sin él, es imposible percibir los subsidios del Estado y municipales. Le dijimos que no nos diera la plata a nosotros sino que hiciera la transferencia al BPS para cancelar esa obligación. En este caso, la obligación es de $ 5.200.000. Hicimos esta propuesta porque realizar un nuevo convenio nos implicaría más de $ 1.000.000 de multa. Nuestro interés es tratar de evitar esa multa. Esperamos tener receptividad y poder cumplir con ese compromiso y con el IRPF.

El próximo domingo tenemos una nueva asamblea. Algunos compañeros prefieren continuar con el camino que se está recorriendo, reitero, con enormes esfuerzos, que implica que sea muy escaso el dinero que se puede destinar al taller -que ha generado el deterioro de la flota- y a los salarios.

Otros compañeros han optado por retomar las conversaciones con las demás empresas y con la Intendencia

También hemos hablado con el gremio, que ha manifestado su voluntad de que sí o sí se cumpla con lo preestablecido en el convenio salarial: la estabilidad de todos los puestos de trabajo

Lo cierto es que sea cual sea el camino que los cooperativistas de Raincoop sigan, se precisa oxígeno para continuar funcionando. Es impensable no poder cumplir con determinados repuestos o no dar alguna inyección de dinero para cubrir salarios. No estamos hablando de la totalidad de los salarios sino de una parte. La última partida fue un 25% de los salarios de enero y la recibimos el 14 de marzo. Luego, lo único que hemos percibido los socios y los trabajadores han sido pequeños vales de $ 2.000 en algunos casos y de $ 3.000 en otros que tenían salario vacacional.

Por otra parte, creemos que el compromiso de la gente debería ser considerado. La mayoría de las personas continúan asistiendo a trabajar a pesar de que no han cobrado.

Además, como preveíamos antes de diciembre y tal como se venía dando desde agosto del año pasado, lamentablemente, el mercado de transporte sigue cayendo. Esto era previsible. Creemos que los niveles de desocupación y el enlentecimiento de la economía hacen que haya menos pasaje. En consecuencia, es necesario racionalizar los servicios. ¿Qué sucede cuando hay un detrimento de flota? Existen menores ingresos. Eso también está haciendo muy dificultosa la operativa. Sin embargo, y aunque parezca contradictorio, cumplimos sí o sí con los primeros y los últimos servicios -que son los menos rentables-, porque son los que más afectan a la población. No hay zona de Montevideo ni de Parque del Plata o Solymar en la que no se estén cumpliendo esos servicios. En la hora más productiva nos faltan unidades, por las dificultades que expresé. O sea que se está dando un efecto multiplicador: no ingresa dinero, tenemos dificultades para cumplir con los salarios, etcétera.

Como les decía, el próximo domingo se realizará una asamblea y será la gente la que decidirá los caminos a seguir. Cualquiera sea el camino que se elija -esperamos que sea con el mayor apoyo de toda la masa social; puede haber distintas opiniones para dilucidar esto, para progresar y que no se pierdan seiscientos puestos de trabajo-, sí o sí se precisa alguna inyección financiera que permita negociar con otras empresas, continuar trabajando en el fideicomiso o sacar más unidades a circular a la calle para atender a la población.

Hemos recorrido distintos lugares con esta solicitud: la Federación de Cooperativas, Cudecoop, Inacoop. Como dije, nuestras asistencias financieras no han sido a través del Fondes o del Inacoop; en lo que tiene que ver con que la flota fuera pura y exclusivamente a través de los Bancos República e Itaú y de los dos fideicomisos que tienen todas las empresas de transporte urbano y suburbano.

También hemos planteado -porque la ley de cooperativas así lo permite para determinadas instancias- realizar el pago en forma excepcional por un ficto. El 70% del mercado de transporte urbano -llámese sociedades anónimas- aporta al BPS por un ficto. Las cooperativas aportamos por lo que realmente generamos. Esto hace una diferencia muy importante. Vaya si los $ 27.000.000 de los que hablábamos se nos han hecho cuesta arriba, pero hemos cumplido fielmente con esas obligaciones tributarias. Realizamos ese planteo porque la ley sobre cooperativas así lo estipula. Esto no está reglamentado por el Poder Ejecutivo; o sea que no han existido excepciones en tal sentido.

Por todos los mecanismos habidos y por haber hemos buscado alguna solución que permita, por lo menos, paliar el problema que estamos viviendo desde diciembre y encontrar alguna luz que nos permita salir adelante.

También queremos remarcar que si hubiéramos cerrado el 20 de diciembre -hoy justo hace cuatro meses-, el Banco de la República no hubiera percibido los más de US$ 500.000 que le hemos reintegrado a través de las cuotas que se siguieron cobrando. Como garantía y muestra de buena fe, cedimos todos los subsidios al Banco de la República. En consecuencia, es la institución la que cobra tanto los subsidios por combustible como los de boletos de estudiante, jubilados o los de la Intendencia. Cobra las cuotas y, lo que sobra, lo pasa a otras cuentas. Es decir que si el 20 de diciembre Raincoop hubiera desaparecido, el Banco de la República y otros proveedores no hubieran cobrado US$ 500.000.

Como ustedes comprenderán, la situación es más que compleja y estamos viviendo un momento que no es fácil para el país y para el transporte en general.

SEÑOR PRESIDENTE.- Como ustedes saben, hace un rato recibimos a otro grupo de la empresa. Yo pensaba que estaban distanciados en los planteos, pero me alegra -creo que a mis compañeros también- darme cuenta de que los dos tienen la misma preocupación y quieren encontrar una solución para la empresa.

Yo trabajé veinticinco años en el sistema cooperativo. Soy un profundo defensor del sistema y sé que muchas veces a las cooperativas se les exige bastante más que a otros sectores. Siempre hay algún reproche en cuanto a la gestión, como si las cooperativas fueran un libertinaje total en la administración; eso no es así. Lo que sucede en las cooperativas es que, por lo general, hay una buena cuota de atención a los trabajadores, a los socios y a la población. Un ejemplo es lo que se acaba de expresar: están manteniendo los servicios más esenciales para la gente, aunque no sean los más rentables.

Voy a hacer tres preguntas.

En primer lugar, quisiera saber por qué no se pudo lograr el fideicomiso levantando las garantías en el Banco de la República, en ese desfase de las cuotas que ustedes habían pedido.

En segundo término, cualquiera sea la solución del domingo, es claro que la empresa precisa una inyección de capital de giro; el otro grupo dijo lo mismo. Me gustaría saber cuál es el monto mínimo imprescindible en este sentido.

Por último, en caso de adoptar la primera de las soluciones planteadas, que es seguir este camino, ¿esta empresa es viable, es rentable? ¿Está en condiciones de atender el mercado actual?

SEÑOR REUTOR (Carlos).- Saludo a los integrantes de la delegación que nos visita. Algunos son viejos conocidos del transporte; en varios ocasiones, hemos militado en el gremio junto a los compañeros.

Sabemos que la situación que están viviendo es complicada; no somos ajenos a ello.

Voy a hacer algunas preguntas para que me queden claras algunas cuestiones.

En diciembre, la Intendencia presentó un plan que implicaba la distribución del personal en distintas cooperativas -incluida Comesa-, y quedaba un bolsón de trabajadores. El domingo se realizará una asamblea. Queremos saber si todavía está sobre la mesa esa propuesta de la Intendencia. De no ser así, ¿cuál es la otra alternativa que tiene Raincoop? Esta es una pregunta clave porque si no tenemos la plata para seguir trabajando como Raincoop hay que pensar cuáles son los planes alternativos.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Antes que nada, quiero agradecer la presencia de la Directiva de Raincoop en esta Comisión.

Coincido con lo que decía recién el señor presidente en cuanto a que los planteos que nos han hecho los dos grupos de cooperativistas han sido muy similares en lo que refiere al análisis de la situación, a alguna propuesta para el futuro y a las necesidades más urgentes que tienen hoy por hoy.

Voy a hacer algunas preguntas puntuales.

En primer lugar, quisiera saber si para ustedes, como Directiva, la empresa es viable en determinadas circunstancias. Disculpen la pregunta, pero para nosotros es importante ser claros y contar con un diagnóstico de este tipo de parte de ustedes.

En segundo término, si entendí bien, se refirieron a un ficto que pagan las sociedades anónimas al BPS y que ustedes pagan sobre lo real.

(Diálogos)

——Me acotan que es así.

En tercer término, quisiera saber si como Consejo Directivo ya tienen algunos lineamientos principales para presentar a la asamblea el próximo domingo, que es muy importante por todo lo que nos han dicho aquí las dos delegaciones.

SEÑOR CARBALLO (Felipe).- Quiero saludar a la delegación de Raincoop.

Antes de formular preguntas, voy a hacer algunas consideraciones.

Como decíamos hoy, este no es un tema nuevo. Con la delegación que está en este momento ya estuvimos el año pasado cuando se movilizó en la puerta del Palacio Legislativo, tratando de sensibilizar a las autoridades para que se les diera una mano.

Me quedé con la idea de aquella posibilidad que hubo en diciembre de que se incorporara un inversor que podría aliviar la situación que estaban padeciendo los cooperativistas; esa era una de las salidas que se manejaba en aquel entonces.

Conocemos los compromisos asumidos con los diferentes organismos del Estado en materia económica y el esfuerzo que se ha venido haciendo en relación a ese tema. Nos gustaría saber si a partir de aquella asamblea, en donde ustedes tuvieron que tomar algunas decisiones, hasta la fecha eso sigue en pie, o si esa situación se ha agravado, para tener información de primera mano. Como decíamos más temprano, para nosotros, es importante contar con todos los elementos necesarios para poder ser serios en el trabajo que esta Comisión tendrá que desarrollar.

Quisiera saber cuántos trabajadores tienen por cada uno de los coches. Además, cuántos coches tienen en total y cuántos de ellos están en funcionamiento.

Ustedes mencionaron que se reunieron con el Banco de la República y solicitaron poder acceder al capital de giro. ¿Cuál fue la respuesta del Banco de la República? ¿Cuál es el motivo para que una cooperativa como esta, que tiene una historia fundamental en la capital del país, no pueda acceder a él? Además, quisiéramos saber si han mantenido conversaciones con la Intendencia de Montevideo.

Como decíamos anteriormente, estamos preocupados por la situación de estas seiscientas familias y también por los habitantes de algunas zonas de Montevideo. En ese sentido, hemos recibido algunas llamadas de una comisión de Puntas de Sayago, donde hace el recorrido el L12 de Raincoop, porque no estaría pasando por el lugar, por lo cual se ha generado una situación bastante compleja para muchos vecinos. Nosotros hicimos algunos trámites en la Intendencia de Montevideo para que ese conjunto de pobladores de aquella zona no quedara sin transporte.

Planteamos estas inquietudes a los efectos de entender un poco más sobre el tema y contar con los elementos necesarios para poder analizarlo como corresponde.

SEÑOR LAIN (Adrián).- Yo quería hacer una pequeña aclaración.

El Banco de la República accede al corrimiento de los leasing en 2013. Eso nos costó $ 1.000.000 de intereses mensuales; es decir, el Banco accedió a correr los leasing, pero nosotros pagamos el recargo.

SEÑOR PASCALE (Rafael).- Como bien decía el señor presidente, si ese grupo inversor nos pusiera US$ 1.100.00, que es lo que nos solicitó el Banco de la República para liberar las garantías, necesitamos que ese dinero sea tenido en cuenta en las primeras cuotas. De lo contrario, estaríamos pagando todos los meses al Banco de la República $ 4.500.000 y al Banco Itaú $ 1.300.000 por renovación de flota, los montos correspondientes a los dos fideicomisos y sus intereses, que rondan US$ 11.000 mensuales. Esto significaría un mayor ahogo financiero.

Por lo tanto, más allá de la voluntad que pudieran tener distintos inversores en participar o no del fideicomiso, la única manera viable de resolver esta situación es que se nos contemple ese dinero como adelanto en las primeras cuotas, no para el final de lo que tenemos con el Banco de la República. El 24 de febrero, dicho Banco nos pidió US$ 1.100.000 y, además, un plan de acción para con la empresa, y en eso estamos trabajando. Se exigía como condición que fuera para las primeras cuotas. Es más: como algunos de los posibles inversores notaron que no había una pronta respuesta a ese planteo, nos consultaron si seguíamos interesados en el fideicomiso.

El Consejo Directivo, el equipo técnico que está trabajando con nosotros y el resto de los profesionales, contadores y abogados de la empresa, entendíamos que a una semana de la celebración de una asamblea de socios, considerando que esto actuaba como garantía, debíamos mantener la voluntad de los posibles integrantes en participar de ese fideicomiso, tener en cuenta el planteo del Banco de la República, que decía que sí o sí debía ser para las primeras cuotas, atender las distintas opiniones de la masa social, y llevar todo a la asamblea para que esta, en forma soberana, resolviera los caminos a seguir.

Como bien decía el señor presidente, el sistema cooperativo tiene una característica que muchas veces lo hace más lento o menos ejecutivo, pero indudablemente es mucho más democrático que cualquier otro sistema, lo que nos enorgullece. Algunos de los socios que han estado aquí tienen poco tiempo en la cooperativa, pero son escuchados y atendidos de la misma forma que aquellos que llevamos más de treinta años en la empresa. Esa es una característica del sistema que -como dije- puede generar lentitud, pero es un aporte muy interesante que debe ser valorado.

En cuanto a la posibilidad de que la empresa sea viable, quiero señalar lo siguiente. Somos parte de un sistema de transporte que, indudablemente, está pasando una crisis que nos golpea a todos. No hay ni una sola empresa del sistema urbano o suburbano que no tenga problemas. Alcanza con mencionar a la empresa colega, que es una sociedad anónima y la mayor del sistema suburbano, Copsa, que está en concurso de acreedores desde hace dos años. Es decir, no es solo la razón social, ni la cantidad de trabajadores, lo que puede generar dificultades en el sistema, también hay otras circunstancias que las pueden causar. Dentro de ese sistema y habiéndonos apegado a todas las normas de unidades, de mejora para el servicio, tenemos diferencias tributarias, como planteábamos hoy, y las que refieren al reconocimiento del consumo de combustible que tienen las empresas. Es decir, por apostar a unidades con mejor tecnología y mayor consumo, hemos dejado de percibir subsidios por una cifra aproximada de $ 1.000.000 mensuales. Esta situación se puede sostener un mes o dos, pero a lo largo de cinco años implicó un desfase muy importante, mientras que alguna otra empresa no solo percibe la totalidad del subsidio sino también un premio que ayuda a la gestión. Concretamente, hay empresas que han percibido más de US$ 1.000.000 de premio por año.

Antes de contestar la pregunta del señor diputado Carlos Reutor sobre el plan de la Intendencia, quisiera hacer una acotación. Nosotros reconocemos mucha gente en el ente regulador, como el Director Máximo Oleaurre, quien está trabajando en el sistema de transporte de Montevideo desde 1990, o sea, que lo conoce muy bien, así como las distintas alternativas. La Intendencia ha puesto la mejor de las voluntades, pero el hecho de que no fuera contemplada la totalidad de los trabajadores es un cuello de botella muy difícil de sobrellevar a los efectos de la cooperativa. En cuanto a si ese plan sigue vigente, lo que puedo decir es que la realidad de las otras empresas también ha cambiado, en la medida en que el mercado sigue cayendo. Eso lleva a una rediscusión entre el ente regulador o los entes reguladores -en nuestro caso al tener líneas urbanas y suburbanas también implica al ministerio-, los trabajadores cooperativistas, y el gremio, quienes deben trabajar en conjunto buscando la mejor solución. No se trata de que el plan se haya desechado. Nosotros aspiramos a que si la masa social resuelve por un camino de integración, sea con absolutamente todos los puestos de trabajo. De lo contrario, lisa y llanamente, nos vamos a ver metidos en un problema de conflictividad en el sector del transporte. Es decir, en el momento en que tenemos un acuerdo laboral firmado puede haber algún tipo de conflictividad y desearíamos que no arrastre a nadie a esas situaciones.

En ocasión de la marcha del 15 de diciembre, tuvimos la oportunidad de ser recibidos por los señores diputados Felipe Carballo y Carlos Reutor y otros integrantes del cuerpo legislativo. Precisamente, lo que queremos para beneficio de la población y de todo el sistema es evitar ese tipo de situaciones.

Por otra parte, es real que las sociedades anónimas tributen por un ficto. Eso implica que por la misma función haya una diferencia en el nivel de ingreso. Nosotros aportamos a un sistema solidario en cuanto al BPS, y también tributamos IRPF, pero las sociedades anónimas no. Podrán decir que tributan por Impuesto a la Renta, pero en la medida en que el transporte no es algo que está dando ganancias, sino que tiene una tarifa regulada, los aportes son totalmente diferentes. Esto genera una diferencia y, en este caso, no se ve reflejada la premisa: a igual tarea, igual remuneración. Reitero, con esos aportes de IRPF que terminan yendo a la sociedad.

En cuanto a la pregunta del señor diputado Carballo sobre el grupo inversor, puedo decir que sigue el interés de algunos inversores, pero queremos trasladar la información concreta a la asamblea, para que no resuelva solo la directiva. Nosotros tenemos sobre nuestras espaldas la responsabilidad de los seiscientos puestos de trabajo, y queremos trasladar a la asamblea la información acerca de las condiciones, garantías y expectativas que están en juego.

Indudablemente, como decía el señor diputado, la situación se ha agravado desde el punto de vista salarial, de los repuestos e, inclusive, de la prestación de servicios. El L12 es una sola unidad pero, porcentualmente, somos de las empresas que más servicios sociales prestamos teniendo en cuenta la cantidad de coches y de permisos que tenemos. Disponemos de 152 permisos para menos de 600 trabajadores, lo cual hace que estemos por debajo de la paramétrica urbana; no es que exista una sobrepoblación con respecto a los permisos.

El año pasado enfrentamos la dificultad de tener catorce o quince coches desafectados o fuera de servicio. Para nosotros era difícil porque queríamos tener el cien por ciento de la flota circulando, tanto por un tema de costos como de inversiones. Al día de hoy tenemos casi cuarenta unidades paradas, lo cual dificulta el ingreso y, muchas veces, la prestación del servicio en las horas de más rentabilidad.

Con respecto a la respuesta del BROU debo decir que no tuvimos una reunión con su Directorio; no fuimos recibidos por este. Lo que tenemos es la resolución del 10 de diciembre, por la que se nos quitaba el crédito en cuenta y de la que fuimos notificados el 22 de diciembre. Este detalle no es menor, porque la asamblea de Raincoop fue el 20 de diciembre, o sea que si se hubiera optado por el planteo de la Intendencia y de las empresas colegas, nadie se habría ido a notificar ni habríamos sabido lo que decía la resolución. Aclaro que esta resolución no expresa argumentaciones sino, simplemente, dice que no se nos concede la línea de crédito en cuenta y que lo único que se permite es una línea por los subsidios generados a través de la Intendencia o del fideicomiso del gasoil.

La reunión a la que hice referencia la tuvimos ayer; fue con la gerenta que nos atendía habitualmente y con un ejecutivo de cuentas del BROU, no con el Directorio. Hicimos el planteamiento de reconsideración en su momento y sabemos que, para volver a operar con crédito en cuenta, necesitamos abrir nuevamente la cuenta corriente lo que, en virtud de la ley de cheques, será posible recién en junio, porque por seis meses la cuenta

queda suspendida. Entonces, se precisa algún tipo de crédito puente o algo que permita cumplir con parte de la masa salarial y de los repuestos.

Luego de que salgamos de aquí iremos a reunirnos con representantes de la Intendencia; además, el viernes tenemos prevista una reunión con el ingeniero Daniel Martínez, intendente de Montevideo. También nos entrevistamos con el director nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, señor Felipe Martín. O sea que procuramos tener a las autoridades absolutamente al tanto de los pasos que va dando la empresa y de las dificultades que intenta sortear.

SEÑOR LAIN (Adrián).- Quiero aclarar que fuimos notificados telefónicamente el 10 de diciembre de la resolución del BROU por la que se cerraba la cuenta.

SEÑOR PRESIDENTE.- Les agradecemos mucho vuestra presencia en esta Comisión, que está a la orden para ayudar en la solución del problema. Les pedimos que nos tengan al tanto de lo que ocurre y que nos hagan saber si de alguna manera podemos dar una mano.

Por nuestra parte, discutiremos el tema y veremos qué acciones podemos llevar adelante. Precisamente, el señor diputado Carballo preguntaba acerca de la situación con el Banco de la República porque una de las posibilidades que podemos tener es hacer alguna gestión frente a ese organismo.

Finalmente, quisiera que me explicaran un poco más con respecto al premio que mencionó que reciben otras empresas, porque no me quedó claro.

SEÑOR PASCALE (Rafael).- Aproximadamente desde febrero de 2010, las empresas que tengan un consumo de combustible ajustado a la paramétrica reciben un premio mensual. O sea que se les subsidia la totalidad del combustible que gastan y, además, tienen un premio que, en el caso de la empresa Cutcsa, que es la más grande, oscila en los $ 3.000.000 por mes. Repito: se les subsidia la totalidad del combustible y, además, reciben ese premio. En el correr del año, se llega a los US$ 1.100.000 o US$ 1.200.000 que les mencioné, y en el quinquenio se alcanzaron unos US$ 6.000.000 de premio, además del subsidio de la totalidad del combustible.

Sin embargo, en nuestro caso -perdonen que sea reiterativo con esto, pero es muy importante-, aun cuando apostamos a motores Euro 3 y el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente señaló que éramos una empresa que había cumplido con absolutamente todas las normas, no alcanzamos a recibir eso.

SEÑOR CARBALLO (Felipe).- La respuesta que acabamos de escuchar nos hace pensar que sería bueno y oportuno que pudieran explayarse más con respecto al tema del premio. ¿Por qué? Porque es parte de nuestra responsabilidad como Comisión recabar la información y, además, porque este tema de los subsidios de boletos y de combustible no es nuevo para esta asesora; debo decir con mucha franqueza que varios señores legisladores lo han planteado.

En lo personal, me gustaría saber algo más con relación a este tipo de premios. ¿El premio se le entrega a una empresa -en este caso, a Cutcsa- por tener buen rendimiento en materia de combustible? Lo planteo porque estamos hablando de unos US$ 6.000.000 en el quinquenio, o sea, de unos US$ 1.100.000 anuales.

SEÑOR PRESIDENTE.- Son alrededor de $ 3.000.000 por mes.

SEÑOR CARBALLO (Felipe).- ¿A qué obedece este premio y quién lo otorga? Es lo que queremos saber.

SEÑOR PASCALE (Rafael).- Agradezco el planteo del diputado Carballo. Como bien él marcaba, el punto refiere al promedio que tiene la flota de la empresa a que estábamos haciendo referencia. Lo que nosotros puntualizamos -aquí está el motivo de la discrepancia: lo hemos planteado sistemáticamente y hemos interpuesto todos los recursos correspondientes- es que este premio se otorga una vez que los promedios ya eran conocidos. El subsidio del combustible comienza en 2007- 2008 y para acceder a ese

premio se tenía que estar dentro del promedio de los últimos tres años de acuerdo a la paramétrica pero, cuando se otorga, ya se sabía qué empresas estaban dentro y fuera de ese promedio. Adviértase que nosotros no traemos un tipo de unidad porque se nos ocurra: en el caso de Montevideo, previamente debemos entregar la proforma a la Intendencia, que determina el tipo de modelo y las características que se requieren; luego traslada el trámite al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que es el que expide los certificados de necesidad para que podamos importar las unidades. El Ministerio actúa directamente para el caso de las líneas suburbanas. Entonces, previo a las renovaciones de flota, el concepto era que se iba a subsidiar hasta tanto, pero esas reglas de juego cambiaron a posteriori.

Pero no solamente nos vimos perjudicados con ese hecho, sino también con el sistema tecnológico de transporte. En determinado momento, la Intendencia de Montevideo llamó a las empresas de Tupci para que decidieran por una entre cuatro firmas que habían sido asignadas como prestatarias para otorgar equipos expendedores de boletos. Efectivamente, las empresas resolvimos por una y firmamos preacuerdos con ella, pero la empresa a la que hizo referencia el diputado Carballo elige otra por fuera de la licitación de esos cuatro modelos que estaban marcados y se le permite ingresar con esa otra tecnología, que -repito- no estaba dentro de las cuatro previamente seleccionadas.

Ante eso, en su momento interpusimos un recurso y luego nos presentamos por vía judicial, ya que no se nos atendió. Las opiniones de cada uno pueden ser variadas, pero el Tribunal de lo Contencioso Administrativo falla a favor de las empresas de Tupci, en cuanto a que no se respetaron las reglas de juego que se habían preestablecido. Eso implicaba que todo el sistema tecnológico debía de haber sido retirado cosa que, por supuesto, no procuramos que se llevara delante porque iba en perjuicio de la población.

Recién me encontré con el diputado Mahía y con otros y recordaba que anteriormente Raincoop también se vio perjudicada cuando directamente se nos sacó la línea 222 a Parque del Plata. En esa oportunidad, también tuvimos que ir por vía judicial y ganamos, pero tampoco le cobramos ni un solo peso al Estado. Solo pedimos que nos devolvieran la línea, porque lo nuestro es la prestación de los servicios, la atención al usuario y la conservación de la fuente de trabajo.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Con respecto al tema que plantearon el diputado Carballo y el integrante del directorio de Raincoop, señor Pascale, a principios de la década pasada nosotros le hicimos un planteo al ministro Rossi en su comparecencia a fin de año en la Comisión. Posteriormente al fideicomiso del gasoil -que es de 2006-, a comienzos de la década pasada, se genera ese incentivo que es de dudosa base legal y que permite, por un tema técnico de motores Euro 2 y Euro 3, que se concedan autorizaciones para traer unos cuantos ómnibus -tengo entendido que cerca de cien- con motores Euro 2 de tecnología más atrasada, pero que por la calidad de nuestro combustible rinden mejor; entonces, mejora la ecuación de la empresa y permite que se cobre esa cifra. Creo que solo dos empresas cobran ese beneficio y no las demás, con lo cual se genera una inequidad notoria al percibirse un dinero que es muy importante.

Como dije, el año pasado le hicimos ese planteo al ministro Rossi en su comparecencia, porque nos parece que este es uno de los temas que generan inequidad en el sistema de transporte de Montevideo.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- En verdad, el tema que se introdujo al final daría para estar aquí toda la tarde, pero hay una delegación que está aguardando para ser recibida.

Les agradecemos mucho vuestra presencia. Al igual que les manifestamos a los integrantes de la delegación anterior, quedamos a la orden: ellos planteaban un poco drásticamente que el domingo se terminaba todo y que se resolvía el tema. En definitiva, queremos seguir trabajando con ustedes, así que probablemente volvamos a convocarlos; del mismo modo, pueden solicitar ser recibidos en este ámbito cuando lo estimen conveniente.

Un millón de gracias por vuestra comparecencia.

SEÑOR PASCALE (Rafael).- Los agradecidos somos nosotros.

(Se retira la representación de la directiva de la empresa de transporte Raincoop)

(Ingresa a sala la delegación de la Comisión Vecinal Boca de Cufré y de la Comisión del Club Náutico y Pesca Boca de Cufré)

SEÑOR PRESIDENTE.- Le damos la bienvenida nuevamente a la delegación y le pedimos las disculpas del caso.

Continuamos con el tema que vinieron a plantear.

SEÑOR DOMÍNGUEZ (Sebastián).- Como decía, el Ministerio tiene un plan de obras por el cual pretende cortar la escollera al medio y retirar 200 metros que están sobre el Río de la Plata, porque entiende que eso va a solucionar la situación, pero no está seguro. Ya lo dijo la señora ministra de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente. En la sesión de la Comisión de Turismo ella misma señaló: "Hay un informe técnico que dice que la situación no se agravó en los últimos ocho o diez años, lo que pasó ya pasó; fue en los años noventa. Después de la intervención, de acuerdo con las fotos, se puede apreciar que la playa del lado de Colonia creció con esos veinte mil metros cúbicos de arena. Tal vez haya que hacer otra intervención de ese tenor, pero el hecho de que no se siga produciendo el efecto que se produjo en los primeros años desde la construcción de la escollera, es algo que lógicamente debemos trasmitir a la población de alguna forma".

El señor Alejandro Nario, director de la Dinama, que casualmente es el mismo que ahora firma ese cheque en blanco para sacar la mitad de la escollera sin estudio previo, en julio de 2015 dijo: "Por supuesto, para tomar decisiones hay que estar bien informado, porque de lo contrario se pueden cometer errores. Además, están sucediendo cosas, y nosotros desde la Dinama estudiamos todo eso con un enfoque de variabilidad del cambio climático. En realidad, las costas se están viendo afectadas, y desde la convención marco de cambio climático se está estudiando cómo las modificaciones de nuestro plantea están afectando las costas. Digo esto porque hay muchas cosas a las que se les endilga determinada situación pero, en realidad, son multifactoriales".

Después aclara ese punto: "Por supuesto, no hay duda de que se afectaron 50 metros," -es decir, la escollera afectó 50 metros hacia el oeste- "pero no sabemos si a los 2 kilómetros también hay alguna afectación, o si se están produciendo otros fenómenos. Si es así, habrá que pensar cómo atacarlos, porque si el problema no es la escollera podemos llegar a sacarla toda y continuar igual".

En definitiva, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas está dispuesto a hacer una obra millonaria y no sabe si va a servir.

Por otra parte, hay que considerar los costos. Por la obra de bypass se trasvasaron, de este a oeste, 20.000 metros cúbicos de arena; se movieron solo 500 metros; se volcaron sobre el canal y con una draga los corrieron por la tubería que dejaron tirada 500 metros hacia el oeste. También es importante que los representantes sepan que el primer balneario después de Boca de Cufré está a 4 kilómetros, es decir que la escollera debería tener una sombra, tapar 4 kilómetros de arena para afectar.

Ellos hicieron esa obra en 2014 que costó $ 18.000.000. En principio iba a costar algo más de $ 15.000.000, pero hubo que ampliarla; está documentado. En ese momento, representaban entre US$ 750.000 y US$ 900.000. Entonces, por volcar 20.000 metros cúbicos al canal sobre el que está la escollera -que tiene menos de 2 metros- y trasladarlos 500 metros al oeste, estamos diciendo que se pagaron US$ 37,5 el metro cúbico. Tengo una nota del entonces director de la Administración Nacional de Puertos en la que dice que consiguió un muy buen precio de una empresa china por el dragado del canal del Puerto de Montevideo a 15 metros: US$ 3 el metro. Y dice que las otras empresas cotizaban US$ 4 el metro; aclaro que el dragado tiene un precio internacional. En Cufré se pagaron US$ 37,5, 15 veces más.

Entonces, el razonamiento que yo hago -les aseguro que no es exagerado; es muy diferente estar en Montevideo que en el interior, donde hay poca población y uno está aislado- es el siguiente. Ellos pagaron 15

veces más por ese dragado y ahora quieren retirar la mitad de la escollera. Se dijo por ahí que retirarla toda costaba US$ 6.000.000. Entonces, retirar la mitad costaría US$ 3.000.000, por 15 veces, son US$ 45.000.000. ¿Será exagerado? No lo sé.

SEÑOR ALONSO (Carlos).- Soy capitán de navío retirado, integro la Comisión del Club Naval y Pesca Boca de Cufré y trato de asesorar en todos los temas náuticos que le conciernen. También soy perito naval en seguridad, protección y medio ambiente y licenciado en sistemas navales. Voy a hacer hincapié en el tema del medio ambiente, pero le voy a dar un giro hacia el entorno marítimo y las obras de puertos.

El puerto de Cufré no fue una obra revolucionaria ni algo nuevo para el país en el momento en que se planificó y se empezó a construir, sino que respondió a una estrategia que el país ha seguido desde hace muchos años como forma de crear, sobre todo, puertos deportivos, que tampoco es exclusiva de Uruguay. Se trata de canalizar cursos de agua, arroyos, ríos o lagunas mediante dos escolleras, generar un acceso a la vía navegable y crear puertos. La prueba está en que en el litoral tenemos varios puertos de idéntica construcción al de Cufré, con la diferencia de que este último no se terminó.

Empezamos por el puerto de Nueva Palmira: la dársena Higueritas está canalizada hacia el río Uruguay por dos escolleras que trabajan perpendicularmente a las corrientes de creciente y bajante del río. Después tenemos el puerto de Carmelo, con dos escolleras que canalizan la desembocadura del Arroyo de las Vacas, muy conocido desde hace años. En la costa de Colonia, más al sur, tenemos el arroyo Riachuelo, idéntico al Cufré, canalizado por dos escolleras sobre el Río de la Plata. Todas estas obras tienen muchísimos años y, hasta donde yo sé, no ha habido ningún reclamo de daño ambiental en torno a ellas.

Por lo tanto, haciendo una comparación sencilla, a simple vista no habría razón para preguntarse por qué funcionan esos puertos y el de Cufré no o genera un perjuicio mucho más grande.

La política para la construcción de puertos responde a una estrategia que hoy día está vigente, que está llevando adelante el Ministerio de Turismo, que también trabaja con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que se basa en la confección de un rosario de puertos a lo largo de toda la costa uruguaya. Es una estrategia de turismo náutico seguida en muchos países del mundo. En el Mediterráneo se puede ver claramente: hay muchos puertos deportivos cercanos unos a otros, por la sencilla razón de que el turismo náutico es de familia. Entonces, navegan familias que no llevan tripulación especializada o profesionales a bordo. Por lo tanto, cuantos más puertos próximos haya, la navegación será más placentera, brindará mayor seguridad y se evitará que el mal tiempo las tome desprevenidas.

Esa es la estrategia que el Ministerio de Turismo está siguiendo. De hecho, en 2010 contrató una consultoría española que hizo un estudio de la costa uruguaya y recomendó el apoyo a esa estrategia mejorando los puertos existentes y agregando lo que ellos denominaron bases náuticas, que son puertos más chicos para embarcaciones de menor porte. El objetivo final es concretar esa cadena de puertos a lo largo de toda la costa uruguaya.

En su momento, Cufré no fue tenido en cuenta, por lo cual el Ministerio de Turismo llamó a la persona que hizo esa consultoría; volvió a Uruguay, fue a Cufré y estuvo de acuerdo con el entorno, con el progreso y con la estrategia.

Estamos hablando de una estrategia nacional, de una política de turismo nacional orientada hacia el turismo náutico. Si el Estado toma alguna acción que disminuya esa potencialidad o la anula, está yendo contra su propia política.

Además de eso, existen otros factores a tener en cuenta, como la seguridad en la navegación. Al agregar un puerto más, podría haber una embarcación de Prefectura que aportara la seguridad correspondiente a la zona y las piernas entre puertos se achicarían, lo que también añadiría seguridad. Asimismo, la pesca artesanal se vería beneficiada, ya que los pescadores sobre la costa de San José tienen pocos lugares de resguardo. Cufré hoy es el más importante. Además, la presencia del Club suma, ya que tiene su propia pluma, apoyado por la Intendencia de San José. Esa pluma es una grúa que permite levantar barcos del agua para efectuar reparaciones o mantenimiento. Ese tipo de dispositivos solo existe en Carmelo; luego, viniendo hacia el este, se encuentra otro recién en Montevideo. O sea que en esa distancia, que es de aproximadamente 120 o 130

millas -más o menos 200 kilómetros-, no hay una alternativa de reparación para embarcaciones de pequeño y mediano porte. Eso también hace a la seguridad marítima.

Creo que todos hemos escuchado hablar alguna vez de la importancia del turismo náutico y de la navegación deportiva, así como también de los puestos de trabajo que genera y del impacto económico que tiene en las poblaciones. De hecho, el Ministerio de Turismo trabaja mancomunadamente con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, invirtiendo en mejoras portuarias, como se hizo en el Río Negro, en Piriápolis -esta temporada pasada-, en Punta del Este y en muchos otros lados. O sea que el Estado está haciendo una inversión para traer turismo náutico. Si tomamos en cuenta esta tendencia, no suena muy coherente que se invierta un monto de dinero tan importante como el que se ha mencionado recién para quitar una facilidad que no se sabe qué resultado podrá tener; inclusive, como dijo la señora ministra de Vivienda, Territorio y Medio Ambiente, esto puede resultar en un perjuicio mayor al que se tiene hoy.

Entonces, me parece muy lógico y adecuado que ante el hecho de no estar seguros si con esa acción se causará perjuicio, se tomen algunas medidas. En primer lugar, está establecido por ley que cualquier obra que se haga debe tener un estudio ambiental previo. En este caso, todavía no existe. Hidrografía está planteando una solución pero no se sabe qué afectación habrá.

Por otro lado, no es lógico invertir un monto de dinero tan importante cuando, probablemente, si el estudio ambiental determina que la problemática de la costa de Colonia es la erosión -como sucede con la mayor parte de la costa de nuestro país-, se encuentren soluciones mucho más económicas y factibles con muchísimo menos gasto.

Agregué la visión marítima del turismo náutico, pero tenemos varios aspectos conjugados: el medio ambiente y la afectación que pueden tener los vecinos, y la parte turística deportiva y la afectación que puede tener en los vecinos, que también se favorecen del turismo náutico.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Días pasados, tuvimos contacto con la delegación del Club Náutico y Pesca Boca de Cufré y con vecinos de la zona, y nos plantearon el mismo problema que han expuesto aquí con mucho detalle.

Comparto lo que dijo el Capitán de Navío en el sentido de que esta es una política de puertos y de que este es un puerto incompleto porque la obra no se termió. Por un lado, hay un interés -legítimo- de los vecinos de Colonia, que advierten el problema de la pérdida de arena de sus costas; sin embargo, creemos que la solución que se ha planteado no es la adecuada, no pasa por tirar la escollera, sino por completar la obra.

En otro momento, esa obra tenía un costo importante -por lo menos, mediano-, pero hoy hay experiencias con geotubos -las vimos, hace unos días, en el puerto- que resultan mucho más baratas; inclusive, se usa material de la zona para rellenarlos. En la actualidad hay nuevos elementos que permiten abaratar y facilitar las obras.

Por lo tanto, previo a destruir lo que está, habría que analizar la posibilidad de construir el segundo espigón -no resultará caro-, esperando la respuesta que tendrá para toda la zona. Ya está el ejemplo: en los puertos que han mencionado, esto funciona bien, sin problemas. En definitiva, la solución pasa por hacer el segundo espigón.

Por otra parte, cualquier cosa que se haga -por suerte, hoy tenemos una conciencia ambiental que no teníamos hace algunos años- debe ser realizada de acuerdo a los parámetros ambientales y a los estándares a nivel internacional establecidos en los convenios a que Uruguay ha adherido.

Me parece que sacar arena de esa zona -que no está claro que se saque de allí- podría complicar la navegación del arroyo Cufré, generar problemas para el puerto que se encuentra allí y resultar inconveniente para evacuar el agua que va hacia el Río de la Plata por el cauce del arroyo Cufré. Es decir, se puede generar un problema ambiental mucho más complicado del que, en teoría, existe hoy.

Considero que para solucionar, con buen ánimo, un problema, no podemos generar otros nuevos. Me parece que deberíamos ser cautos en esta situación y hacer llegar nuestra preocupación a las autoridades. Luego, la Comisión analizará cómo seguir.

Insisto en que considero que por una pretendida solución no podemos generar más problemas de los que hay. Reitero que pienso que la solución pasa por concluir la obra, en vez de romper lo que está hecho.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos su presencia. Resolveremos sobre este particular luego.

Hemos convocado al ministro de Transporte y Obras Públicas por otros temas; probablemente, invitemos al Director Nacional de Hidrografía para saber en qué etapa está este tema.

Solicitamos que nos tengan al tanto de lo que sucede y, si deben volver, no duden en pedirnos audiencia nuevamente.

(Se retira de sala la delegación de Comisión Vecinal Boca de Cufré)

——Quiero comunicar que está previsto que el viernes vayamos a la ciudad de Dolores y que nos reunamos con el intendente Bascou, los dos diputados por ese departamento -Novales y Malán Castro-, el senador Besozzi, el alcalde Uterma y concejales. No vamos a hacer una reunión con la sociedad civil ni con las organizaciones; simplemente, nos reuniremos con las autoridades que he mencionado a efectos de que nos planteen qué dificultades tienen, a efectos de informarnos, principalmente como integrantes de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas. Esta reunión se llevará a cabo el viernes, a la hora 11, en la Alcaldía.

Teniendo en cuenta la cantidad de temas que tenemos pendientes y si no hay objeciones, seguramente, nos reunamos el próximo miércoles en forma extraordinaria.

Se levanta la reunión.